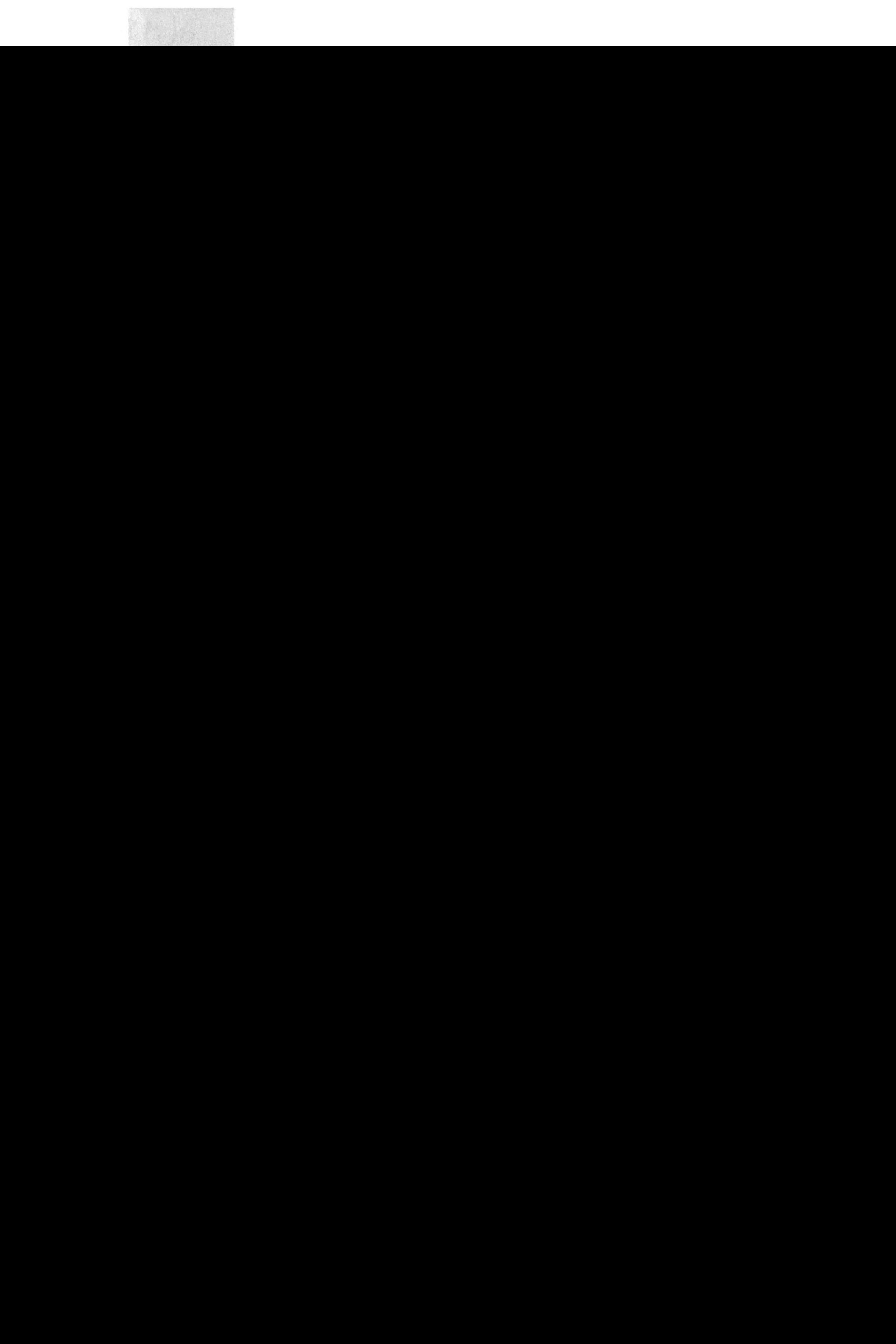


DIETMAR NEUTATZ

DIE MOSKAUER METRO

VON DEN ERSTEN PLÄNEN BIS ZUR GROSSBAUSTELLE DES STALINISMUS (1897-1935)

BÖHLAU VERLAG KÖLN WEIMAR WIEN
2001

УДК 94(470-25)
ББК 63.3(2)6
Н78

Редакционный совет серии:
Й. Баберовски (*Jörg Baberowski*), Л. Виола (*Lynn Viola*),
А. Грациози (*Andrea Graziosi*), А. А. Дроздов,
Э. Каррер д'Анкосс (*Hélène Carrère d'Encausse*),
В. П. Лукин, С. В. Мироненко, Ю. С. Пивоваров,
А. Б. Рогинский, Р. Сервис (*Robert Service*),
Л. Самуэльсон (*Lennart Samuelson*), А. К. Сорокин,
Ш. Фицпатрик (*Sheila Fitzpatrick*), М. А. Федотов, О. В. Хлевнюк

Издание осуществлено при финансовой поддержке благотворительного фонда Петра Авена «Поколение»

Нойтатц Д.

Н78 Московское метро: от первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935) / Дитмар Нойтатц ; [пер. с нем. Ю. А. Петрова]. – М. : Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН). 2013. – 783 с. : ил. – (История сталинизма).

ISBN 978-5-8243-1782-4

В книге немецкого историка Дитмара Нойтатца советское общество 1930-х гг. рассмотрено через призму одного из самых амбициозных проектов советской власти — строительства московского метрополитена. Основываясь на огромном массиве архивного материала, автор всесторонне исследует историю создания метро от самых ранних проектов до сдачи в эксплуатацию его первой линии в 1935 г. и детально описывает механизмы принятия властных решений и развитие техники, устройство пропаганды и повседневную жизнь рабочих. Строительство метрополитена, ставшее символом прорыва в светлое социалистическое будущее и потребовавшее концентрации огромных экономических, технических и человеческих ресурсов, позволяет показать, каким образом сталинский режим стремился увлечь население программой созидания социализма, как люди воспринимали жизнь и труд на стройках метро и как они обходились с «мобилизациями» и лишениями.

УДК 94(470-25)
ББК 63.3(2)6

ISBN 978-5-8243-1782-4

© Böhlau Verlag GmbH & Cie, Köln, 2001
© Петров Ю. А., перевод на русский язык, 2013
© Российская политическая энциклопедия, 2013

ПРЕДИСЛОВИЕ К НЕМЕЦКОМУ ИЗДАНИЮ

Строительство московского метро началось осенью 1931 г. после долгой прелюдии нерешительных планов и дискуссий. Два года ушло на проектирование, подготовительные работы и устройство первых стройплощадок. В 1934–1935 гг. строительный замысел был реализован в высоком темпе, «взят штурмом», по выражению современников.

Предлагаемая вниманию читателя книга по обстоятельствам своего появления чем-то сродни самому объекту исследования. После многомесячных раздумий и обсуждений с коллегами подходящей темы для докторской диссертации осенью 1993 г. мною было принято решение взяться за историю московского метро. Три года заняла подготовительная работа, которая велась, по сути, в семестровые и летние каникулы, когда я получал возможность эффективно заниматься в архивах и библиотеках Москвы. При этом оказалось, что моя московская квартира случайно находилась по тому же адресу (Тверская ул., 15), что и созданная в 1930-е гг. редакция «Истории метро», чьи материалы я просматривал. Осенью 1996 г. благодаря стипендии Немецкого исследовательского сообщества (DFG), освободившей меня от преподавательской нагрузки, начались два года «штурмовщины». Собранный материал анализировался сначала в глуши Шварцвальда, куда меня забросили семейные обстоятельства, а затем снова в Дюссельдорфе. Рождественским вечером 1998 г. я смог наконец положить под елку законченную за несколько часов до того рукопись, упакованную в виде дорогого подарка. Весной 1999 г. на философском факультете университета им. Генриха Гейне в Дюссельдорфе рукопись была успешно защищена в качестве докторской диссертации по специальности «История Восточной Европы». В ходе подготовки к печати текст был существенно переработан и сокращен.

Архивные и библиотечные изыскания в России подчас напоминали тренировку на выживание, когда, например, в читальном зале выключали отопление при минусовой температуре на улице и приходилось отогревать озябшие пальцы на лампе для просмотра микрофильмов или время от времени выбегать наружу, чтобы согреться в

метро (!). С другой стороны, архив представлял собой остров безмятежного покоя, покоя, доходящего порой до абсурда: в начале октября 1993 г., когда Верховный совет выступил против президента Ельцина, я мирно сидел вместе с другими посетителями в читальном зале городского архива, где каждый совершенно независимо от происходящих событий продолжал заниматься своим делом, хотя все знали, что в центр города вошли танки и горит «Белый дом». Лишь по возвращении из архива меня вернули к действительности взволнованные возгласы моей квартирной хозяйки («Это война!») и доносящиеся с улицы звуки боя.

Докторская диссертация является произведением одного автора, но он не в состоянии завершить работу над рукописью без поддержки со стороны многих. Из широкого круга тех, кто оказывал мне эту поддержку, я хотел бы принести особую благодарность проф. Детлефу Брандесу (Дюссельдорф), который добрым советом помогал мне от выбора темы до защиты диссертации и на протяжении трех лет в свободное от преподавания время позволял мне на несколько недель исчезать из института в Москву. Проф. Манфред Хильдермайер дал немало ценных указаний и в 1996 г. пригласил меня представить первые результаты моего исследования на одном из симпозиумов по истории сталинизма.

В Москве мне довелось жить в семье жизнерадостной Юлии, затем у строгой Татьяны Андреевны. О разнообразии моего досуга заботились дружелюбный пудель Несси, нервная овчарка Лиза, изнеженная кошка Маруся с ее восемью котятами, кот Степан, а также неизвестный сосед, в квартире которого по ночам регулярно велись ремонтные работы.

По организационным и архивным проблемам существенную помощь оказали мне Л. П. Колодникова, Г. А. Кузнецова и в особенности Л. Р. Вайнтрауб и его жена Е. С. Дроздова, чьим вошедшим в поговорку русским гостеприимством я часто наслаждался. С благодарностью хотел бы вспомнить всех сотрудников архивов и библиотек, где мне пришлось работать, за их поддержку и дружеское содействие в преодолении технических и иных препятствий. Сотрудникам университетской и земельной библиотек в Дюссельдорфе автор выражает признательность за неутомимую и скорую обработку моих читательских требований.

Немецкое исследовательское сообщество (DFG) способствовало осуществлению замысла, погашая мои путевые расходы, предоставив двухгодичную стипендию на подготовку диссертации и щедро оплатив расходы по изданию рукописи. В последние месяцы работы над диссертацией мне много помогли коллеги по институту, особенно

д-р Мария Роде (теперь Гёттинген), благодаря которым я мог полностью посвятить себя написанию текста. Д-р Хубертус Ян (Кембридж) и Бернгард Кьяри (Потсдам) прочли работу в рукописи и высказали ценные критические соображения. Торстен Помьян на протяжении нескольких недель превращал мои рукописные наброски в готовые для печати графики, благодаря чему теперь стало понятно, что собственно они раскрывают. При просмотре корректуры книги неоценимую помощь оказали мне Давид Феест, а также Эвелин Айхлер и Ирина Фефлер.

Особое слово благодарности я обращаю к моей семье. Терпение и понимание моей жены Николь позволили мне спустя несколько месяцев после рождения нашей дочери Катарины вернуться к письменному столу и завершить работу. Им обоим посвящается эта книга, в чьей подготовке на последнем этапе они принимали деятельное участие и которая столь немилосердно вторглась в нашу семейную жизнь.

Д. Н.

Дюссельдорф, сентябрь 2000 г.

ПРЕДИСЛОВИЕ К РУССКОМУ ИЗДАНИЮ

С первого появления книги на немецком языке прошло десятилетие. Только теперь книга доступна русской публике. Первое русскоязычное издание, которое в 2006 г. было издано предприятием Мосметрострой к 75-й годовщине начала строительства, к сожалению, не попало в книготорговлю. С тех пор многочисленные запросы заинтересованных лиц делали желательным переиздание книги еще раз на русском языке. Надо было ждать шесть лет, пока права на перевод попали обратно к автору. Благодаря посредничеству профессора Виктора Дённингхауса (Германский Исторический институт в Москве) издательство РОССПЭН энергично взялось за этот проект.

Для нового издания актуализировались названия архивов, которые изменились с 2006 г., и отдельные библиографические данные. В остальном текст печатается неизменно. Я благодарю всех, кто способствовал появлению этой книги, и надеюсь, что найдется много читателей в «своей» стране.

Д. Н.
Фрайбург, декабрь 2012 г.

ВВЕДЕНИЕ

«Реальность нашего производственного плана – это миллионы трудящихся, творящие новую жизнь.

Реальность нашей программы – это живые люди, это мы с вами, наша воля к труду, наша готовность работать по-новому, наша решимость выполнить план.

Есть ли она у нас, эта самая решимость? Да, есть.

Стало быть, наша производственная программа может и должна быть осуществлена».

И. В. Сталин[1]

«Товарищ Сталин сказал, что реальность наших планов – это миллионные массы, их энтузиазм, их порыв, их стремление строить и побеждать.

И сегодня мы говорим: реальность нашей программы строительства метро – это рабочие массы Метростроя, ударники, комсомольцы, это все трудящиеся Москвы, это их энтузиазм и желание строить и побеждать».

Л. М. Каганович[2]

1. Историография

Каждый знает о нем, слышал о его знаменитой архитектуре, иные даже сами им пользовались, когда в час пик, зажатые в безмолвно движущейся толпе, избегая болезненного удара автоматических дверей, мелкими шагами, подталкиваемые сзади, ступали, наконец, на бесконечную ленту эскалатора и в течение нескольких минут от-

---

[1] Сталин И. В. Новая обстановка – новые задачи хозяйственного строительства. Речь на совещании хозяйственников 23 июня 1931 г. // Сталин И. В. Соч. Т. 13. Июль 1930 – январь 1934. М., 1951. С. 80.

[2] Каганович Л. М. Первая очередь метро к XVII годовщине Октября. Речь тов. Л. М. Кагановича на собрании актива и ударников Метростроя совместно с представителями фабрик и заводов г. Москвы 29 декабря 1933 г. // Метрострой. 1933. № 11–12. С. 6.

дыхали, рассматривая движущихся навстречу пассажиров на противоположном эскалаторе. Московское метро входит в обязательную программу осмотра достопримечательностей города, наравне с Кремлем, Красной площадью или Новодевичьим монастырем. Экскурсоводы живым или книжным языком с гордостью рассказывают о красоте и роскошном великолепии станций, о спроектировавших их архитекторах и художниках, о подземном мире, столь часто контрастирующем с серой московской повседневностью, и об энтузиазме комсомольцев, о том, как они добровольно записывались на стройку и беззаветно жертвовали собой, с неслыханным героизмом преодолевали трудности и в рекордные сроки пустили в ход две первые линии метро.

Едва ли какое-либо иное сооружение прежнего Советского Союза пользуется такой известностью и столь же символично, как метро. Едва ли какое-либо иное сооружение на протяжении многих лет столь активно освещалось современной пропагандой и советским руководством оценивалось как один из важнейших, если не важнейший, проект 1930-х гг. Но при ближайшем рассмотрении оказывается, что наши знания и доступная в литературе информация ограничиваются большей частью отрывочными клише. Пропаганда тех лет настолько прочно укоренилась в головах людей, что в общественном сознании на протяжении более полувека циркулировал один и тот же набор фактов и анекдотов.

Советский канон начинался обычно с обвинений по адресу царской бюрократии и зависимого от церкви и частных предпринимателей городского самоуправления дореволюционной Москвы, которые на рубеже веков пренебрегли потребностями населения и отвергли первые проекты строительства метрополитена, и продолжался затем – после долгой и ничем не объяснимой в литературе хронологической паузы – решением партии большевиков на июньском пленуме ЦК 1931 г. безотлагательно приступить к строительству метро. Затем, согласно сформировавшемуся стереотипу, с большевистской целеустремленностью последовал решительный прорыв: заложены первые шахты, начата прокладка тоннелей, на строительство хлынули тысячи добровольцев, предприятия со всех концов Советского Союза поставляли сюда стройматериалы и оборудование, вся страна с энтузиазмом участвовала в строительстве, и 15 мая 1935 г. самое красивое и лучшее метро в мире было сдано в эксплуатацию. Об истории строительства говорится обычно не более того, что пришлось преодолеть большие геологические сложности и что все здесь было создано своими, советскими, кадрами. Такого рода приглаженные описания сопровожда-

лись обычно картинами вошедших в пословицу героических поступков комсомольцев.

Что касается пропагандистской или научно-популярной литературы о московском метро[3], то подобные штампы не удивительны. Однако даже в 6-томной академической «Истории Москвы» фактически воспроизводится советский стереотип с драматическим описанием рискующих жизнью комсомольцев, которые, стоя по колено в ледяной воде, предотвращали затопление котлована прорвавшимися грунтовыми водами. Из 1139 страниц тома, посвященного истории Москвы в 1917–1941 гг., строительству метро при этом отведено всего 6 страниц[4].

Известность московского метро и его значение для самоидентификации советских людей с 30-х гг. явно контрастируют с тем местом, которое отведено этой теме в исторических исследованиях. Это относится к трудам о российских или московских рабочих[5], равно как к работам по истории техники в Москве[6], не говоря уже об обобщающих описаниях истории СССР. Монография об инфраструктуре Москвы между 1917 и 1935 гг.[7] хотя и посвящает строительству метро 40 страниц, но для историка содержит немного интересного материала. Крайне малоинформативна даже специальная литература

---

[3] Катцен И. Е. Метро Москвы. К 800-летию Москвы, 1147–1947. М., 1947; Ежов А. И., Фролов Ф. Н. 20 лет Московскому метрополитену имени Л. М. Кагановича. М., 1955; Troickaja Z. The L. M. Kaganovich metropolitan railway of Moscow. M., 1955; Die Moskauer Metro. Bildreisefuehrer. 3 Aufl. M., 1989.

[4] История Москвы: В 6 т. Т. 6. Период построения социализма (1917–1941). Ч. 2. М., 1959. С. 30–35. Беллетристическую обработку упомянутого эпизода с прорывом грунтовых вод см.: Цыбульский И. И. Первая очередь. Документальная повесть. М., 1974.

[5] См.: История рабочих Москвы, 1917–1945 / отв. ред. А. М. Синицын. М., 1983; История советского рабочего класса / сост. А. М. Сиволобов и др. Т. 2. Рабочий класс – ведущая сила строительства коммунистического общества, 1921–1937 гг. М., 1984; Рабочий класс в управлении государством (1926–1937 гг.). АОН при ЦК КПСС / отв. ред. К. В. Гусев и В. З. Дробижев. М., 1968; Рост рабочего класса СССР, 1917–1940 гг. / отв. ред. А. И. Вдовин и В. З. Дробижев. М., 1976; Гольцман М. Т. Состав строительных рабочих СССР в годы первой пятилетки // Изменения в численности и составе советского рабочего класса / отв. ред. Д. А. Баевский. М., 1961; Рабочий класс и индустриальное развитие СССР. Сб. ст. / отв. ред. А. В. Митрофанова. М., 1975; Твердохлеб А. А. Материальное состояние рабочего класса Москвы в 1917–1937 гг. Автореф. ... канд. ист. наук. М., 1970; Изменения в численности и составе советского рабочего класса. Сб. ст. М., 1961; Социальное развитие рабочего класса СССР. Рост численности, квалификации, благосостояния рабочих в развитом социалистическом обществе. Историко-социологические очерки. М., 1977; Панфилова А. М. Формирование рабочего класса СССР в годы первой пятилетки. М., 1964.

[6] Фальковский Н. И. Москва в истории техники. М., 1950.

[7] Полетаев В. Е. На путях к новой Москве. Начало реконструкции столицы (1917–1935). М., 1961.

по истории комсомола[8]. Теме роли комсомола в строительстве метро в советской историографии посвящена только одна кандидатская диссертация, написанная в 1950-е гг.[9], которая так и осталась неопубликованной. Лишь в 1991 г. появилась научно-популярная брошюра о судьбе секретаря комитета комсомола Метростроя Шаширина, который вскоре после открытия метро был репрессирован[10].

Более содержательна научно-популярная техническая литература о метро, в которой можно почерпнуть некоторые сведения о проблемах при проектировании и их техническом решении в ходе строительства[11]. Научно-популярный журнал «Метро» (ранее – «Метрострой») на протяжении многих лет публикует короткие материалы о деталях истории и предыстории московской подземки. Авторами выступают большей частью прежние инженеры Метростроя, организации, которая с 1931 г. отвечала за строительство метрополитена. Наиболее активный из них, Валентин Пикуль, совместно с другими авторами издал в 1967 г. общий очерк истории строительства метро в Советском Союзе[12].

К 50-летию московского метро в 1985 г. вышел специальный труд, в котором, впрочем, почти ничего не говорилось о строительстве метрополитена, а лишь о его эксплуатации с 1935 г.[13] С точки зрения историка малоценными являются и две другие публикации, связанные с празднованием полувекового юбилея[14]. В этом же ряду стоят две книги, изданные по инициативе Общества советско-австрийской дружбы и посвященные развитию скоростного городского транспорта в Советском Союзе, которые, впрочем, содержат

---

[8] Ленинский комсомол. Очерки по истории ВЛКСМ. Т. 1. 1918–1941. М., 1969; Славный путь ленинского комсомола. История ВЛКСМ. 2-е изд. М., 1978; Таранов Е. В. и др. Очерки истории Московской организации ВЛКСМ. Издание Института истории партии МГК и МК КПСС – филиал института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС. М., 1976; Комсомол в народнохозяйственном строительстве: история и современность / отв. ред. В. В. Долгов. М., 1988.

[9] Вирен Т. И. Московский комсомол в борьбе за строительство метро первой очереди (1931–1935 гг.). Дис. ... канд. ист. наук. М., 1952.

[10] Бухарина Б. Х. Ушел в бессмертие. М., 1991.

[11] Резниченко Е. Д., Якобс В. В. Огни подземных магистралей. М., 1969; 2-е изд.: 1975 (обширное научно-популярное сочинение двух бывших метростроевцев о технических вопросах строительства метро).

[12] Метростроение в СССР / под ред. В. С. Пикуля, Е. Д. Резниченко и М. С. Стародубцевой. М., 1967.

[13] Московскому метрополитену – 50. Страницы истории Московского ордена Ленина метрополитена имени В. И. Ленина. М., 1985.

[14] Дни и годы Метростроя. Сборник. 50-летию Метростроя посвящается. М., 1981; Мы строим метро. История, настоящее, будущее. М., 1983.

множество технических сведений, отсутствующих в других изданиях[15].

Что касается специальной исторической литературы, то долгое время наряду с упомянутой диссертацией о комсомоле в историографии имелось всего три кратких статьи[16]. Вероятно, ученые опасались браться за исследование, которое могло поставить под сомнение официальную политику прославления метростроителей. Речь при этом не шла об ограничении доступа к источникам, так как касающиеся этой темы архивные материалы были для советских историков давно известны и открыты. Указание С. В. Журавлева на богатый материал по этой теме в фондах государственного архива осталось без внимания[17]. Лишь архитектура метро, как политически безобидная тема, стала уже в 1950-х гг. предметом нескольких диссертаций и книг[18]. Только в 1997 г. С. В. Журавлев сам издал небольшую книгу об инициированном Максимом Горьким в 1931 г. издании «История фабрик и заводов», причем уделил здесь внимание и входившему в общий замысел проекту «История метро»[19].

Историческая наука на Западе до недавнего времени также обходила эту тему, что объясняется отсутствием для западных ученых вплоть до конца 1980-х гг. доступа к архивным материа-

---

[15] Slezak J. O. Die Untergrundbahnen der Sowjetunion. Wien, 1967. Переработанное издание появилось под названием: Kuhlmann B. Stadtschnellbahnen der Sowjetunion. Wien, 1981. Ср. также информацию о московском метро: Schleife H. W. u. a. Metros der Welt: Geschichte, Technik, Betrieb. 2. Aufl. Berlin, 1992.

[16] Полетаев В. Е. Из истории строительства первой очереди Московского метрополитена // Исторические записки. Т. 42. М., 1953. С. 19–44; Вирсис Л. С. К истории Московского метро // Исторический архив. 1956. № 6. С. 173–176; Маковский В. Л. Первая очередь Московского метрополитена // Вопросы истории. 1981. № 8. С. 91–100.

[17] Журавлев С. В. Документы редакции «История метро» (1933–1935). Обзор архивных документов // Советские архивы. 1984. № 4. С. 42–44.

[18] Тосунова М. И. Развитие архитектурного образа Московского метрополитена. Дис. ... канд. арх. М., 1952; Иванов В. В. Световой образ в архитектуре интерьера (на примере станций Московского метрополитена). Дис. ... канд. арх. М., 1973; Щипанов А. С. Роль освещения в архитектуре интерьеров (Московское метро). Дис. ... канд. арх. М., 1951. Имеется также неопубликованная рукопись с акцентом на историю архитектуры метро (Костина О. Московское метро. 1991) и архитектурные описания, вышедшие вскоре после пуска первой очереди Московского метро: Кравец С. М. Архитектура станций и вестибюлей // Архитектура Московского метрополитена имени Л. М. Кагановича. М., 1941. С. 1–84; Архитектура Московского метро / сост. Н. Я. Колли и С. М. Кравец. М., 1936.

[19] Журавлев С. В. Феномен «Истории фабрик и заводов»: горьковское начинание в контексте эпохи 1930-х годов. М., 1997. О проекте «История метро» подр. см. ниже Гл. IV, а также обзор использованных в работе источников.

лам[20]. Вышедшая в 1987 г. книга Анны Баум об участии комсомола в первом пятилетнем плане основывается исключительно на опубликованных документах и литературе и потому не содержит новых данных о работе комсомольцев при прокладке метро[21]. Впрочем, и появившиеся после открытия архивов монографии о московском рабочем классе[22] и партийной организации[23] отводят строительству метро всего несколько строчек. Это замечание относится и к фундаментальной работе Тимоти Колтона по истории Москвы, в которой подробно рассмотрен генеральный план реконструкции Москвы 1935 г., однако тема строительства метро находится на периферии изложения[24]. В обобщающих новейших трудах о политической и социальной истории раннего сталинизма данная тема полностью обойдена вниманием[25].

---

[20] Подобно тому, как это было в Советском Союзе, тема метро на Западе длительное время разрабатывалась в плане архитектуры, искусства и символики, т. е. тех элементов, которые бросались в глаза каждому посетителю метрополитена. См.: Borngräber C. Ein zweiter Löffel Gegengift. Sowjetische Architektur – die ersten zwanzig Jahre der Moskauer Metro // Süddeutsche Zeitung, 4. 5. 1974, 5. 5. 1974; Idem. Eine Untergrundbahn namens W. I. Lenin // Frankfurter Rundschau. 10. 8. 1974; Groys Boris. U-Bahn als Utopie // Kursbuch. 112 (Juni 1993). S. 1– 9; Idem. U-Bahn als U-Topie // Die Erfindung Russlands // hg. v. Boris Groys. München; Wien, 1995. S. 156–166. Ryklin Michail. Ekstasis des Terrors. Kollektive Körper und die Logik der Gewalt // Lettre International. 19 (1992). S. 35–39. Психоаналитическое истолкование см.: Sergl, Anton: Katabasis als Metrofahrt. Gumilev, Chodaševič, Majakovskij, Brecht, Bachtin u. a. Psychoanalyse der Metro // Wiener Slavistischer Almanach. Sonderband 31 (1992). S. 521–555 (вышеуказанную статью привожу по сноске из статьи Катарины Кухер – см. сн. 29).

[21] Baum Ann Todd. Komsomol Participation in the Soviet First Five-Year Plan. Houndsmills, 1987.

[22] Hoffmann David Lloyd. Peasant Metropolis. Migration to Moscow and the Politics of Social Identity, 1929–1941. Ithaca; NY, 1994. Straus Kenneth M. The Transformation of the Soviet Working Class, 1929–1935. The Regime in Search of a New Social Stability. PDiss. Pennsylvania State University (1990). Ann Arbor; Michigan, 1991. Переработанная версия опубликована в качестве книги: Straus Kenneth M. Factory and Community in Stalin's Russia. The Making of an Industrial Working Class. Pittsburgh, 1997.

[23] Shimotomai Nobuo. Moscow Under Stalinist Rule, 1931–1934. London, 1991; Merridale Catherine. Moscow Politics and the Rise of Stalin. The Communist Party in the Capital, 1925–32. London, 1990.

[24] Colton Timothy J. Moscow. Governing the Socialist Metropolis. Cambridge, 1995.

[25] Süß Walter. Die Arbeiterklasse als Maschine: Ein industriesoziologischer Beitrag zur Sozialgeschichte des aufkommenden Stalinismus. Berlin, 1985; Schröder Hans-Henning. Industrialisierung und Parteibürokratie in der Sowjetunion. Ein sozialgeschichtlicher Versuch über die Anfangsphase des „Stalinismus" 1928–1934. Berlin, 1988; Tucker Robert C. Stalin in Power: The Revolution from Above, 1928–1941. London, 1990; Rittersporn Gábor Tamás: Stalinist Simplifications and Soviet Complications. Social Tensions and Political Conflicts in the USSR 1933–1953. Chur, 1991; Medwedew Roy. Das Urteil der Geschichte. Stalin und Stalinismus. Bd. 1–3. Berlin, 1992; Rees E. A. Stalinism and Soviet Rail

В тот момент, когда автор приступал к работе над предлагаемой вниманию читателя книгой, единственным относительно крупным историческим трудом о московском метро являлась диссертация Кеннета Вольфа[26]. Тот использовал преимущественно опубликованные материалы и документы редакции «Истории фабрик и заводов», но, хотя и дал описание хода строительства с 1931 по 1935 г., исследовал при этом относительно узкий круг проблем, так что, несмотря на интересные идеи и подходы к теме, многое осталось без ответа, не в последнюю очередь вследствие ограниченного круга привлеченных Вольфом источников. Он сосредоточил свое внимание по существу на форсировании темпов строительства и мобилизации комсомольцев.

В дальнейшем появились и другие исследования. В основу диссертации Кристины Кульман, представленной в 1995 г., положены исключительно опубликованные материалы, причем автор сосредотачивает внимание на иконографии, символике и архитектуре метро[27]. Историю строительства метро Кульман компилирует на основе только советской литературы, воспроизводя при этом ряд ошибочных данных. Жозетт Бувар в своей парижской диссертации изучала московское метро в аспекте теории дискурса как двойственную конструкцию реальности и мифа[28]. Она рассматривала опубликованные тексты и архивные документы вместе с архитектурой, искусством и символикой станций как когерентную семиотическую структуру, в качестве ключа для разгадки сталинской утопии. Социально-исторические проблемы строительства метро отражены в неопубликованной магистерской работе Катарины Кухер, которой удалось привлечь и некоторые архивные материалы[29]. Нэнси Арис взглянула на строительство метро с литературоведческой точки зрения[30].

Transport 1928–41. New York, 1995; Watson Derek. Molotov and the Soviet Government: Sovnarkom, 1930–41. New York, 1996.

[26] Wolf William Kenneth. Russia's Revolutionary Underground: The Construction of the Moscow Subway, 1931–1935. Ph. D. Diss. Ohio State University. Ann Arbor, 1994.

[27] Kuhlmann Christine. „...hell und froh unter der Erde...“: die Moskauer Metro (1931–1954) als Dokument des Stalinismus. (Phil. Diss. Bochum 1995). Marburg, 1995.

[28] Bouvard Josette. Le Métro de Moscou, 1931–1954. Mythes et réalités. Thèse microfichée. Paris, 1998. См.: Idem. Le Métro de Moscou. La construction d'un mythe soviétique. Paris, 2005; eadem. Histoire d'un livre. L'histoire du métro de Moscou // Les Cahiers de l'Institut d'histoire du temps present. 35 (1996). P. 161–178.

[29] Основные результаты исследования обобщены в издании: Kucher Katharina. Metrostroj 1931–1935. Der Bau der Moskauer Metro als soziales Phänomen der dreißiger Jahre // Zeitschrift für Kultur- und Geisteswissenschaften. 3 (1995). H. 10. S. 39–47.

[30] Aris Nancy. Die Metro als Schriftwerk: Geschichtsproduktion und industrielles Schreiben im Stalinismus. Berlin, 2005.

Поскольку история метро лишь в последние годы была «открыта» как тема исторического исследования, предлагаемая вниманию читателя книга является, по сути, первой попыткой закрыть это белое пятно в истории непосредственно на основе первоисточников. Задача ликвидировать этот пробел в наших знаниях и изучить один из самых известных строительных проектов сталинской эпохи стоит затраченных на ее решение усилий.

Наше исследование не ограничивается при этом историей строительства как таковой, но рассматривает ее как частный и типичный пример изучения системы сталинизма. Литература последнего времени свидетельствует, что подобные частные или локальные исследования являются перспективным направлением расширения наших познаний о государстве и обществе сталинского периода[31].

Сосредоточившись на географически и хронологически ограниченном объекте исследования, автор получил возможность интенсивно обработать значительный массив первоисточников, которые в рамках широко заявленной темы можно было бы использовать только выборочно. На основе принятого подхода удалось осветить такие аспекты, как повседневная жизнь рабочих и индивидуальное и групповое жизненное пространство (Lebenswelt). Изобразить специфические условия жизни людей той эпохи и передать тогдашнее ощущение жизни – эта задача стала одним из главных стремлений автора.

Исследование сталинизма в самом общем виде подразделяется на три направления, которые хронологически следовали друг за другом и были тесно связаны с духом времени[32]. Появившаяся в 1930-е гг. и

---

[31] См. книгу Стефена Коткина (Kotkin Stephen. Magnetic Mountain. Stalinism as a Civilization. Berkely; Los Angeles; London, 1995), которая вызвала плодотворную дискуссию, хотя многие ученые не согласились с тезисом Коткина: Halfin Igal and Jochen Hellbeck. Rethinking the Stalinist Subject: Stephen Kotkin's „Magnetic Mountain" and the State of Soviet Historical Studies // Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. 44 (1996). P. 456–463. См.: Hildermeier Manfred. Interpretationen des Stalinismus // Historische Zeitschrift. 264 (1997). S. 655–674. Также работа Страуса (Straus. Factory and Community. 1997) в строгом смысле является частным исследованием истории крупных московских заводов «Серп и молот» и «Амо-ЗиС». В своей относительно давней работе Энн Рассвейлер (Rassweiler Anne D. The Generation of Power: The History of Dneprostroj. New York u. a., 1988), хотя и не смогла привлечь архивные материалы, но на базе опубликованных источников представила наглядную картину крупной стройки первой пятилетки.

[32] Подр. см. об этом: Plaggenborg Stefan. Die wichtigsten Herangehensweisen an den Stalinismus in der westlichen Forschung // Stalinismus. Neue Forschungen und Konzepte // hg. v. Stefan Plaggenborg. Berlin, 1998. S. 13–33; Idem. Neue Literatur zum Stalinismus // Archiv für Sozialgeschichte. 37 (1997). S. 444–459; Hildermeier, 1997. Baberowski Jörg. Wandel und Terror. Die Sowjetunion unter Stalin 1928–1941. Ein Literaturbericht // Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. 43 (1995). S. 97–129.

ставшая в 1950-е доминирующей теория тоталитаризма в 1970-е гг. под влиянием общей смены парадигм в исторической науке уступила место социально-историческому подходу. С конца 1980-х гг. проявилась новая ориентация на культурно-историческое направление, причем внутри этого направления остро конкурировали различные точки зрения.

Широкое единство взглядов царит лишь в отношении того, что хотя концепция тоталитаризма смогла в сравнительном плане описать механизм господства в советской системе и в национал-социалистической Германии и составить более-менее точный каталог отличительных признаков тоталитарных систем, но оказалась не в состоянии объяснить суть сталинизма и отграничить его от до- и послесталинского Советского Союза[33]. Теория тоталитаризма не учитывала способность системы к изменению и потому вскоре исчерпала себя. Примечательно, что одно из самых известных исследований, причисляемых к этому направлению, книга Мерла Фэйнсода о советской системе правления в Смоленске, существенно разошлась с классической теорией тоталитаризма и предвосхитила некоторые суждения будущих «ревизионистов». То, как изобразил Фэйнсод систему большевистской власти в провинции, а именно как неэффективную и поддерживаемую лишь с большими усилиями, размывало традиционный тезис о тотальном и всепроникающем партийном контроле над обществом[34].

Критики теории тоталитаризма в 1970-е гг. стремились выправить ее слабости и приступили к изучению социального базиса сталинизма. В теории тоталитаризма общество выступало только в качестве объекта господства. Теперь же общество стали воспринимать как действующий субъект истории со своими интересами и конфликтами[35]. С особой остротой социально-историческое отрицание прежней картины тоталитарного господства проявилось в творчестве американских «ревизионистов». Дискуссия, начатая в 1986 г. Шейлой Фицпатрик, разделила русистов, по крайней мере американских,

---

[33] Классический перечень признаков тоталитарной системы см.: Friedrich Carl Joachim and Zbigniew K. Brzezinski. Totalitarian Dictatorship and Autocracy. Cambridge, 1956 (2. Aufl. New York, 1965); Arendt Hannah. Elemente und Ursprünge totaler Herrschaft. Frankfurt am Main, 1955. См.: Jesse Eckhard. Die Totalitarismusforschung und ihre Repräsentanten / konzeptionen von Carl J. Friedrich, Hannah Arendt, Eric Voegelin, Ernst Nolte und Karl Dietrich Bracher // Aus Politik und Zeitgeschichte. (1998). H. 20. S. 3–18.

[34] Fainsod Merle. Smolensk under Soviet Rule. Cambridge; Mass., 1958.

[35] Lewin Moshe. The Social Background of Stalinism // Stalinism: Essays in Historical Interpretation / ed. by Robert C. Tucker. 1977. P. 111–136.

на два лагеря[36]. Одни утверждали, что террор и репрессивный государственный механизм должны по-прежнему оцениваться как центральный элемент сталинской системы; «ревизионисты» же, если упрощенно излагать их позицию, стремились с помощью методов социальной истории доказать свой тезис о «сталинизме снизу». Они хотели показать, что режим был вынужден считаться с социальными группами и их интересами и что давление снизу оказывало на формирование политического курса заметное или даже решающее влияние. Чрезмерное заострение тезиса привело, с сегодняшней точки зрения, к малопродуктивной полемике. Независимо от этого, социально-исторический подход обогатил науку новыми представлениями: в советском обществе 1930-х гг. смогли идентифицировать социальные группы, на которые опирался политический режим, поскольку они заняли привилегированное положение благодаря власти или ожидали от нее дальнейшего подъема своего статуса. На другом полюсе находился родившийся в ходе форсированной индустриализации рабочий класс, который вследствие своей гетерогенности был разобщен, как политический субъект не дееспособен и потому являлся объектом ловких манипуляций со стороны власти[37].

Некоторые из этих исследований в конце 1980-х гг. привели к новой ориентации, поскольку их авторы взялись за изучение менталитета групп, признанных носителями сталинизма[38]. Под общим названием «новая история культуры» (Neue Kulturgeschichte) оформились различные направления, которые новыми вопросами и методами могли подхватить идеи, которые Роберт Такер в 1970-е гг. сформулировал в контексте его «культурного подхода» («cultural approach»)[39].

---

[36] Fitzpatrick Sheila. New Perspectives on Stalinism // The Russian Review. 45 (1986). P. 357–373. См. многочисленные продолжения в: The Russian Review 1986/87.

[37] См., например: Schröder. Industrialisierung 1988; Idem. „Neue“ Arbeiter und „neue“ Bürokraten. Gesellschaftlicher Wandel als konstituierendes Element von „Stalinismus“ in den Jahren 1928–1934 // Vierteljahresschrift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte. 73 (1986). S. 488–519; Merl Stephan. Bauern unter Stalin. Die Formierung des sowjetischen Kolchossystems 1930–1941. Berlin, 1990; Idem. Sozialer Aufstieg im sowjetischen Kolchossystem der 30er Jahre? Über das Schicksal der bäuerlichen Parteimitglieder, Dorfsowjetvorsitzenden, Posteninhaber in Kolchosen, Mechanisatoren und Stachanowleute. Berlin, 1990.

[38] Schröder. Industrialisierung 1988; Maier Robert. Die Stachanov-Bewegung 1935–1938. Der Stachanovismus als tragendes und verschärfendes Moment der Stalinisierung der sowjetischen Gesellschaft. Stuttgart, 1990.

[39] Tucker Robert C. Stalinism as Revolution From Above // Stalinism. Essays in Historical Interpretation / ed. by Robert Tucker. New York, 1977. P. 77–110; Idem. Stalin in Power. 1990.

Внимание ученых привлекает теперь культура в самом широком смысле слова, включая повседневную жизнь, субъективное восприятие реальности или коллективную систему ценностей[40]. Воссоздание субъективного жизненного мира исторических персоналий есть одновременно метод и основная источниковедческая проблема этого направления. Правда, достаточно затруднительно восстанавливать желания, мотивы, идентичность и самосознание действующих исторических персонажей по их поступкам и собственным свидетельствам, а также по показаниям третьих лиц. Стефен Коткин, автор крупной, но в то же время спорной монографии о Магнитогорске, использовал подобные категории, когда писал о модели сталинизма как о «цивилизации», системе ценностей, позволяющей добиться позитивной интеграции людей[41].

Культурно-исторический подход смог существенно обогатить наше представление о сталинизме. Совершенно очевидно, что социально-историческое направление, преобладавшее в 1970–1980-х гг., пренебрегало областью культуры. Социальную историю интересовал вопрос, какие слои поддерживали систему, получая от нее привилегии. Однако одного этого мотива недостаточно. Поддержку системы не стоит объяснять исключительно материальными факторами. Историческое изучение Советского союза должно восполнить имеющие-

---

[40] Подр. о культурно-историческом подходе см.: Hildermeier Manfred. Osteuropäische Geschichte an der Wende. Anmerkungen aus wohlwollender Distanz // Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. 46 (1998). S. 244–255; Plaggenborg Stefan. Stalinismusforschung: Wie weiter? // Stalinismus. Neue Forschungen und Konzepte / hg. v. Stefan Plaggenborg. Berlin, 1998. S. 443–452; Stadelmann Matthias. Die Neue Kulturgeschichte des revolutionären Rußland. Diskursive Formationen und soziale Identitäten. Erlangen; Jena, 1997; Beispiele dieser Herangehensweisen: The Culture of the Stalin Period // ed. by Hans Günther. New York, 1990; Kultur im Stalinismus. Sowjetische Kultur und Kunst der 1930er bis 1950er Jahre / hg. v. Gabriele Gorzka. Bremen 1994. Kotkin 1995. Hellbeck, Jochen: Fashioning the Stalinist Soul: The Diary of Stepan Podlubnyi (1931–1939) // Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. 44 (1996). S. 344–373; Plaggenborg Stefan. Revolutionskultur. Menschenbilder und kulturelle Praxis in Sowjetrußland zwischen Oktoberrevolution und Stalinismus. Köln; Wien; Weimar, 1996; Bolshevik Culture: Experiment and Order in the Russian Revolution / ed. by Abbot Gleason, Peter Kenez and Richard Stites. Bloomington, 1985; Mass Culture in Soviet Russia. Tales, Poems. Songs, Movies, Plays, and Folklore, 1917–1953 / ed. by James van Geldern and Richard Stites. Bloomington, 1995; Stites Richard. Russian Popular Culture: Entertainment and Society since 1900. Cambridge, 1992; Culture and Entertainment in Wartime Russia / ed. by Richard Stites. Bloomington, 1995; Tagebucheditionen aus diesem Umkreis: Tagebuch aus Moskau 1931–1939 / hg. v. Jochen Hellbeck. München, 1996; Intimacy and Terror: Soviet Diaries of the 1930s / ed. by V. Garros, N. Korenevskaya and T. Lahusen. New York, 1995 (deutsche: Übersetzung: Das wahre Leben. Tagebücher aus der Stalinzeit / hg. v. Véronique Garros, Natalija Korenewskaja und Thomas Lahusen. Berlin, 1998).

[41] Kotkin. 1995. P. 23.

ся лакуны. Сегодня никого больше не устраивает исходная позиция, при которой люди предстают пассивными исполнителями, почти марионетками, побуждаемыми к деятельности. С другой стороны, культурно-исторический подход не может развиваться в изоляции от других методов, если речь идет о цели реального приращения знаний, позволяющих не только точнее описать феномен сталинизма, но и раскрыть механизм его функционирования. Субъективную реальность не следует обозначать как единственно пригодную для исследования, ее надо рассматривать в контексте социальной и политической действительности. Структурный социально-исторический подход и субъективный культурно-исторический не исключают друг друга, напротив, задача заключается в том, чтобы объединить оба приема изучения истории[42]. При этом вполне возможно новое обращение к категориям даже концепции тоталитаризма, таким как тезис Ханна Арендта о разрушении личности.

По сути бесполезен спор о том, какому методу отдать предпочтение при исследовании сталинизма: социально-, культурно-историческому или политологическому: ни один из них в одиночку не способен раскрыть феномен сталинизма, хотя и предпринимаются все новые попытки монокаузального объяснения всеобщих закономерностей. Автор предлагаемой читателю книги о Метрострое сознательно избирает прагматический подход на примере отдельного исследования добиться синтеза различных подходов и теоретических истолкований. Сталинизм, повторюсь, следует изучать не под одним, но под различными углами зрения: в политическом, социально- и культурно-историческом аспекте, как социальную практику на фоне специфических структурных признаков и черт системы. Таким образом, автор хотел бы познакомить читателя с наглядной картиной повседневной жизни и внутренним миром людей в Советском Союзе 1930-х гг., которая разительно отличается от современности не только по материальным условиям существования, но и в плане ценностной ориентации, менталитета и поведенческих стереотипов.

Метрострой был самым престижным проектом начала 1930-х гг., предприятием высшей степени важности. Расположенный в центре державы, буквально в виду Кремля, он находился в исключительном положении по сравнению с другими стройками социализма. Поэтому результаты данного исследования вряд ли могут быть распространены на все объекты сталинизма, равно, впрочем, как и труды о Магнитогорске, Днепрострое или Смоленске, в которых акцент сделан

[42] Hildermeier. Osteuropäische Geschichte. 1998. S. 255.

на анализе специфических обстоятельств. Пример Метростроя тем не менее в состоянии отобразить поведенческие образцы, основные структуры и механизм функционирования сталинской системы господства и советского общества в целом, которые проявляются здесь в наиболее выраженной и концентрированной форме.

2. Круг изучаемых вопросов и структура исследования

Исходя из уровня исследования темы и реальностей сталинской системы 30-х гг. автор наметил принципиальный круг изучаемых вопросов, которые красной нитью проходят через предлагаемую вниманию читателя книгу:

– как удалось режиму втянуть население страны в такую программу строительства и реконструкции, которая потребовала от народа нечеловеческих жертв и привела в мирное время к гибели миллионов людей?

– какую роль в этой связи сыграл Метрострой для целей пропаганды и самосознания власти и общества? Каким образом этому предприятию, возможно, удалось приобрести функции, стабилизирующие систему?

– каковы были условия труда и быта рабочих и как они воспринимались субъективно? Какое вероятное воздействие они оказали на формирование жизненных установок и социальное поведение работников?

– каким образом власти удалось в течение нескольких лет интегрировать в промышленную сферу, причем избежав массовых стачек и волнений, армию бывших деревенских жителей, переселившихся в город в годы коллективизации или просто бежавших сюда от голода и преследований, которые неоднократно подвергались раскулачиванию и депортации или умирали с голоду?

– как вели себя эти прибывшие из села новые рабочие, с какими установками они принимались за работу, какой стратегии придерживались, чтобы приспособиться к новому окружению или добиться для себя терпимых условий существования?

– какими средствами и методами располагала партия, каким образом они применялись, начиная с Политбюро и кончая партячейками в бригадах, чтобы проводить политику власти и осуществлять принятые решения?[43]

---

[43] Наши познания о системе реализации власти на местах при Сталине основываются по большей части и сегодня на старой работе Фэйнсод о Смоленске, вышедшей в свет 40 лет назад. Результаты этого исследования не могут быть, впрочем, экстраполиро-

– как осуществлялось господство партии на самом нижнем уровне, как оно функционировало в базовых организациях и каким способом меньшинству, которое демонстрировало верность режиму и идеологии, – речь при этом идет в первую очередь об активистах среди партийцев и комсомольцев – удалось проводить политику власти в секторе своего непосредственного влияния и мобилизовать массу остального населения? Какие поведенческие стереотипы определяли отношения твердого ядра и остальной массы и наоборот?

– насколько эффективной оказалась внутри- и внепартийная система власти и контроля? Действовала ли командная экономика в тоталитарном смысле или она была не более чем фасадом? Где заканчивалась система власти и контроля?

– какие иные средства помимо дисциплины и репрессий использовали большевики для воспитания «нового человека» и приучения рабочих к «социалистическим» нормам труда и быта?

– какие мотивы стояли за деятельностью твердого ядра активных коммунистов, особенно когда они сами были деревенского происхождения? Как они воспринимали окружающую действительность, которая часто весьма отличалась от обещаний пропаганды? Что побуждало их подчинять человеческие отношения партийным установкам и публично пригвождать своих коллег к позорному столбу или разоблачать их как «кулаков», вполне отдавая себе отчет, к каким последствиям это может привести? В перспективе – которая не рассматривается в данной работе – этот вопрос с особой остротой встал в годы большого террора (1936–1938), который не приобрел бы столь ужасных масштабов без добровольного участия сотен тысяч функционеров и обычных граждан. Многое говорит за то, что поведенческие стереотипы, которые открыто проявились в годы большого террора, сформировались еще за несколько лет до него. От готовности отчислить из бригады и уволить с предприятия коллегу-рабочего, скрывшего свое «кулацкое» происхождение, и тем самым разрушить его с таким трудом обретенное существование, хотя обвиняемый зачастую являлся примерным работником и даже личным другом, до доносов на «вредителей» и «врагов народа», передаваемых расстрельным командам НКВД, оставался всего один шаг. Складывание такого

ваны на другие регионы и тем более на Москву, поскольку Смоленская область являлась преимущественно аграрной, без крупной промышленности. Работа Шимотомаи 1991 г. о Московской парторганизации написана на ограниченной источниковой базе и многие вопросы оставляет открытыми. Исследование Мерридэйл 1990 г. обрывается на 1932 г.

рода стереотипов деятельности и соответствующего менталитета вполне может быть прослежено на примере Метростроя.

– при оценке структуры поведения людей того времени, восприятия ими реальности уместно задаться вопросом о применимости к Советскому союзу 30-х гг. модели «военного положения». Возможно, тем самым откроется возможность лучше понять ряд феноменов той эпохи, от способности переносить нечеловеческое напряжение и нужду до готовности применить силу против «врагов». Хотя бросаются в глаза свидетельства современников о высокой степени милитаризации повседневной жизни советских людей, в историографии до сих пор концепция «военного лагеря» не была применена к сталинской системе[44].

Книга состоит из семи глав. В хронологическом плане исследование начинается с истории первых проектов строительства метро в Москве. Конечной гранью избран 1935 г., когда было открыто движение поездов на первой линии метрополитена. С этого момента строительные работы, которые продолжаются и сегодня, стали привычным делом. Кроме того, в 1935 г. началось стахановское движение, а в 1935–1936 гг. развернулся большой террор – оба эти феномена при том тщательном анализе, которого они заслуживают, грозили увеличить объем книги до непомерных размеров.

Глава I посвящена предыстории строительства. Здесь рассмотрены предложения о создании скоростной железной дороги или подземного метро в Москве, которые делались с конца XIX в.[45], и сопровождающие их политические обстоятельства, а также различные концепции решения проблемы городских путей сообщения. Автором ставится проблема преемственности планов строительства до и после 1917 г., изложены причины того, почему строительство, замысел которого в 1914 г. казался близок к осуществлению, началось лишь в 1931 г. и даже не было включено в первый пятилетний план. Важ-

---

[44] Примерно в том же направлении рассуждает Штефан Плаггенборг, который занялся структурой насилия при Сталине и обратил внимание среди прочего на «военизацию» общества со времени революции и гражданской войны. Правда, он не доводит эту мысль до конца и не использует категорию «военный лагерь» для характеристики сталинского общества (Plaggenborg Stefan. Stalinismus als Gewaltgeschichte // Stalinismus. Neue Forschungen und Konzepte / hg. v. Stefan Plaggenborg. Berlin, 1998. S. 73–77, 105–107). Манфред Хильдермайер в 1996 г. на одной из конференций охарактеризовал сталинизм как «искусственно развязанную войну самоназначенной элиты против общества», поставив вопрос о том, как этой элите удалось втянуть общество в войну.

[45] Об истории терминов «скоростная железная дорога» и «метро» см. ниже.

ное место отведено изучению механизма принятия решения о начале строительства центральными и местными партийными органами.

В главе II описана реализация плана строительства в экономическом и техническом аспектах. Процесс политического принятия решения играл и здесь заметную роль. Наряду с изучением хода строительства в главе приведены сведения о техническом ноу-хау, финансировании и снабжении стройки оборудованием и стройматериалами.

Глава III ориентирована на социальную историю и историю повседневности, поскольку в ней рассмотрены такие вопросы, как состав рабочих Метростроя, источники и методы рекрутирования рабочей силы, условия жизни и труда рабочих. Некоторые поведенческие стереотипы и ментальные установки метростроевцев возможно понять, только учитывая специфические условия их существования.

В главе IV автор выделяет в составе строителей метро различные группы, проанализировав жизненный уклад и социальное поведение каждой из них. Речь здесь идет о стереотипах поведения и мотивах поддержки режима комсомольцами, коммунистами, функционерами, инженерно-техническими работниками, с одной стороны, и массой рабочих – с другой, а также об отношениях между группами. Одна стремилась привлечь коллег к выполнению плановых заданий, другая разрабатывала оборонительную тактику, чтобы избежать этого, не будучи, впрочем, в состоянии изменить соотношение сил. В главе также ставится вопрос о том, какие поведенческие стереотипы и ценностные установки способствовали интеграции коллектива метростроевцев, в какой мере имели место дезинтегрирующие факторы (открытый протест, неповиновение, саботаж, преступность, хулиганство) и насколько удавалось с ними справляться.

Центральное место в главе V занимает проблема реализации большевистской концепции «нового человека» при строительстве метро. Как ни одна другая стройка пятилетки, Метрострой высоко оценивался партией как «школа нового человека». Официально этот тезис имел в виду профессиональную подготовку, которой рабочие овладевали в ходе строительства. Но гораздо более важным фактором считалось вовлечение переселившихся из деревень рабочих в новый, «социалистический», уклад жизни, участие их в движении ударников и социалистическом соревновании. Официальные политические беседы, искоренение неграмотности и приучение рабочих к «культурной» жизни являлись важными формами такой социализации, равно как коллективный досуг, художественная самодеятельность или занятия спортом.

В главе VI рассмотрена проблема функционирования механизма власти и система политического контроля на низовом уровне, а именно в отношении, с одной стороны, инженерно-технических сотрудников и рабочих, а с другой – в форме управления вышестоящих инстанций Метростроем в целом. При этом должно быть показано, как шаг за шагом партия утверждала свою власть на Метрострое, от жалких потуг организовать партчистку в 1933 г. до успешного ее проведения в 1934 г., и какие взаимоотношения и конфликты возникли между партийным, комсомольским и профсоюзным руководством и администрацией (ключевое слово: *единоначалие*). Механизм политического контроля со стороны вышестоящих инстанций анализируется на примере проблемы качества строительства.

Глава VII посвящена изучению вопроса о социальном эффекте строительства, о пропагандистской инсценировке самого «события» Метростроя и его функции как стабилизатора системы. На основе анализа откликов населения первой половины 30-х гг. ставится задача определить, в какой мере политическому режиму удалось воплотить в строительстве метро свои сокровенные мечтания и представить стройку населению СССР и международной общественности в качестве доказательства дееспособности советского порядка в целом и сталинского руководства в особенности. Из советской литературы известно, что в 1934 г. полмиллиона москвичей принимало участие в знаменитых субботниках на строительстве метро. Нам предстоит выяснить обстоятельства проведения этой акции и фактическое восприятие населением строительного проекта. Отнюдь не очевидно, что престижная стройка стоимостью 800 млн руб. единодушно принималась населением, значительная часть которого влачила жалкое существование. Наряду с простыми горожанами к проекту Метростроя были привлечены также ученые, писатели и художники. Ученые образовали *Комитет научной поддержки строительства метро*, писатели и художники параллельно с ходом строительства создавали его историю, сочиняли стихи, песни, писали рассказы и театральные пьесы, снимали фильмы о метро.

Читателя, разумеется, могут привлечь различные аспекты предлагаемой книги. Одних преимущественно заинтересуют специфические вопросы истории сталинизма, другие, вероятно, будут искать детальную информацию о московской подземке и концепциях развития городской транспортной сети. Двойственный образ темы нашего исследования затруднял поиск верного среднего пути изложения. Чтобы облегчить пользование книгой не знакомым с московской топографией людям, которых не слишком привлекают варианты прокладки тоннелей и технические решения, такого рода информация

выделена из основного текста в подписи к иллюстрациям, в примечания и приложения.

Приложение I посвящено реализации строительного плана в техническом отношении. Приложение II содержит достоверные, насколько это возможно, сведения о секретных линиях и военных функциях метрополитена. В Приложении III отражены различные точки зрения, которые высказывались при оформлении станций метро, причем архитектурный аспект охарактеризован только в обобщенном плане. Детальное описание отдельных станций и вестибюлей метро могло бы слишком далеко увести автора в область истории архитектуры и искусства. Кроме того, по этому вопросу уже имеется научная литература. В Приложении 4 рассмотрена связь строительства метро с обсуждавшимся тогда же вопросом о прокладке в Москве сквозной железнодорожной линии. Приложение 5 содержит сведения о взаимосвязи строительства метрополитена с генеральным планом реконструкции Москвы 1935 г.

3. Обзор источников

Из множества источников по истории Московского метро выделим здесь наиболее важные для раскрытия темы нашего исследования.

Документы организации *Метрострой* хранятся в Центральном архиве города Москвы (ЦАГМ)[46]. Наряду с распоряжениями и отчетами администрации фонд содержит статистические сведения о производственных и финансовых планах, о трудовом коллективе, расчетные книжки рабочих, сообщения отдела кадров и других подразделений, протоколы и стенограммы совещаний и многочисленные иные документальные материалы. В ЦАГМ находятся также документы Моссовета[47], которому был непосредственно подчинен *Метрострой,* а также материалы городской рабоче-крестьянской инспекции[48], контрольного органа, неоднократно осуществлявшего проверку хода строительства метро.

В Центральном историческом архиве г. Москвы (ЦИАМ), в котором хранятся документы до 1917 г., в фондах Московского генерал-губернатора[49] и Городской думы[50] удалось обнаружить материалы о

46 ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1.

47 ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1–21.

48 ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1.

49 ЦИАМ. Ф. 16. Оп. 135. Д. 140.

50 ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 3, 21, 23, 24.

проектах сооружения метрополитена в Москве, относящиеся к 1897–1915 гг. Для изучения проектов 20-х гг. особенно важны документы Московского губернского и областного советов, хранящиеся в Центральном государственном архиве Московской области (ЦГАМО)[51]. Кроме того, здесь находятся и документы рабоче-крестьянской инспекции Московской области[52] и группы партийного и советского контроля при Московском комитете партии[53], в том числе объемистые аналитические донесения о ходе работ и организации строительства. В Российском государственном архиве экономики (РГАЭ) нами были просмотрены материалы Госплана[54].

Источники о деятельности высших партийных органов обильно представлены в собраниях Центрального архива общественно-политической истории Москвы (ЦАОПИМ) и в Российском государственном архиве социально-политической истории (РГАСПИ). В ЦАОПИМ хранятся документы партийной и комсомольской организаций Московской области и г. Москвы[55]. Для исследователя доступны, впрочем, почти исключительно лишь протоколы заседаний. Сопроводительные материалы к ним не всегда открыты. Весьма ограничен и доступ к документам подразделений Московского комитета партии и переписке с другими учреждениями. Многие материалы, по-видимому, погибли при эвакуации в 1941 г., некоторые же из сохранившихся не выдаются исследователям. Этот архив и сегодня окутан завесой секретности, которая царила здесь во времена всевластия партии. Из фондов РГАСПИ особенную ценность представляют документы Центрального комитета ВКП(б)[56], Политбюро[57], Центрального комитета комсомола[58], а также личный фонд лидера Московской партийной организации Л. М. Кагановича[59]. В последнем сохранилось множество материалов о принятии решений на заседаниях Политбюро, которые отсутствуют в открытых для исследователей официальных документах Политбюро.

---

[51] ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11, 18. До 1931 г. Москва в административном отношении подчинялась областному совету, и лишь с этого времени была выделена в самостоятельную административную единицу.

[52] ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1.

[53] ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5, 6, 10.

[54] РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 22, 24.

[55] ЦАОПИМ. Ф. 3, 4, 635.

[56] РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 2.

[57] РГАСПИ. Ф. 3. Оп. 3.

[58] РГАСПИ. Ф. 1-м. Оп. 2, 3, 4, 5, 16, 23.

[59] РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3.

Особую ценность представляет для нас архив редакции «История фабрик и заводов», хранящийся в Государственном архиве Российской Федерации (ГА РФ). В 30-е гг. редакция собрала обширный материал об истории крупных промышленных предприятий СССР[60]. В составе редакции было образовано подразделение по истории метро[61], которое в 1934–1935 гг. комплектовало документацию о строительстве. С одной стороны, документы в копиях и выписках притекали сюда из всевозможных служебных архивов, из управления Метростроя и контор и партбюро отдельных участков строительства. Таким образом, сохранилось много источников, которые ныне отсутствуют в соответствующих архивах. С другой стороны, приглашенные редакцией писатели взяли интервью у нескольких сотен специально отобранных метростроевцев, большей частью коммунистов, комсомольцев, инженеров и ударников, и эти беседы в стенографической записи отложились в архиве редакции. При всем критическом отношении, которого заслуживает этот тип источника[62], следует признать, что мы имеем дело со своеобразным корпусом материалов «устной истории» (*oral history*), причем в оригинальной версии. Сюда же относятся дневники и литературные записи метростроевцев, составленные по поручению редакции. Первоначально редакция намечала написать общую историю строительства. В конечном же результате были опубликованы только два тома рассказов метростроевцев, причем строго отобранных, резко сокращенных и литературно обработанных[63]. Основная масса собранного редакцией материала осталась неиспользованной.

Для изучения реакции москвичей на мероприятия партии или правительства возможно использовать доклады о настроениях населения, составленные информационным отделом Московского комитета партии и профсоюзов. В доступных для исследователя архивах сохранились только разрозненные сводки ОГПУ о настроениях населения в интересующий нас период 1930–1935 гг.[64] Для периода после 1929 г. выдача исследователям этих материалов в архивах прекращена, хотя известно, что составление таких сводок было интенсифицировано в связи с коллективизацией и индустриализацией. Масса донесений находится в закрытых для ученых архивах госбезопасно-

---

60 См. об этом подр. Гл. VII.

61 ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7.

62 Проблема использования этого корпуса источников подр. рассмотрена в Гл. IV.

63 Рассказы строителей метро. М., 1935; Как мы строили метро. М., 1935.

64 Отдельные донесения находятся в фонде Кагановича (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3).

сти[65]. Сообщения о настроениях населения, составленные партийными[66] и профсоюзными[67] органами, хотя и более многочисленны, но в целом ситуация с этим источником в отношении Москвы менее благоприятна, чем для Ленинграда[68]. Абстрагируясь от этого, следует заметить, что информативная ценность такого рода докладов до сих пор переоценивалась. Они чаще всего стереотипны и редко содержат обоснованные оценки того, какие из описываемых настроений присущи большей части населения.

Из опубликованных источников первое место занимают ведомственные газеты Метростроя. С августа 1932 г. начал выходить «Ударник Метростроя», а в 1934 г. в течение нескольких месяцев печаталось множество многотиражек отдельных участков строительства. Эти издания, которые лишь несколько лет спустя стали доступны для западных исследователей, содержат богатую информацию о ходе строительства, условиях труда и быта метростроевцев, активности низовых партийных, комсомольских и профсоюзных организаций, о конфликтах и уровне преступности вплоть до культурных и спортивных успехах рабочих.

Систематически были изучены автором и материалы современных описываемым событиям журналов, которые содержат сведения о дискуссиях по поводу строительства метро, о технических вопросах, возможных вариантах прокладки линий метрополитена и концепциях развития общественного транспорта и городской планировки[69].

---

[65] Ср.: Werth Nicolas. Une source inédite: les ,svodki‘ de la tchéka-OGPU // Revue des études slaves. 66 (1994). P. 23. Издание первоисточников с хорошим подбором секретных сообщений см.: Rapports sécrets soviétiques. La société russe dans les documents confidentiels 1921–1991 / ed. par Nicolas Werth et Gael Moullec. Paris, 1994.

[66] Доклады информационного отдела Московского комитета партии за 1929–1936 гг. находятся в: ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Доклады секретного отдела и секретариата ЦК ВКП(б) (до 1929 г. относительно полно, для 1930–1934 гг. – только отдельные документы), открытые для исследователей, хранятся в РГАСПИ (Ф. 17. Оп. 84–87).

[67] ГА РФ. Ф. Р-5451. Оп. 43.

[68] О Ленинграде см.: Davies Sarah. Popular Opinion in Stalin's Russia. Terror, Propaganda and Dissent, 1934–1941. Cambridge, 1997; Eadem. „Us against Them“: Social Identity in Soviet Russia, 1934–1941 // The Russian Review. 56 (1997). P. 70–89.

[69] Список использованных в работе периодических изданий: «Метрострой» (позднее выходил под названием «Советский метрополитен» и «Метро»), «Строительство Москвы», «Коммунальное хозяйство», «Архитектура и строительство Москвы» (выходил также под названием «Строительство и архитектура Москвы»), «Транспорт и дороги города», «Социалистический транспорт» «Коммунальное дело», «За социалистическую реконструкцию городов», «Социалистический город», «Наше строительство», «Фронт науки и техники», «Планировка и строительство городов», «Реконструкция транспорта», «Транспортное строительство», «Советская архитектура», «Рабочий городского хозяйства», «Вестник инженеров», «Строительная промышленность», «Молодой большевик», «Огонек».

Удивительно, но полемика по этим вопросам велась вплоть до середины 1930-х гг. Автором также просмотрены были за интересующий нас период 1930–1935 гг. ежедневные газеты «Рабочая Москва» (орган Московской парторганизации и Моссовета) и «Комсомольская правда» (орган ЦК комсомола).

Мемуары метростроевцев весьма немногочисленны[70]. В качестве необходимого корректива к источникам советского происхождения автором привлечены многочисленные путевые заметки и мемуары иностранцев и эмигрантов, а также донесения германских и австрийских дипломатов[71].

4. Специальная терминология и технические основы прокладки метро

На первый взгляд вполне очевидно, что представляет собой подземная железная дорога. Однако в русском лексиконе понятие «метрополитен» (чаще употребляемое в сокращенной форме «метро») претерпело существенное смысловое изменение. До середины 1931 г. оно употреблялось в качестве общего определения всех видов городского скоростного рельсового транспорта. Вплоть до конца 1920-х гг. в ходу оставалось пространное определение «городские внеуличные железные дороги большой скорости», часто с добавлением «Métropolitain». К этому типу транспорта причислялись как подземные железные дороги, так и рельсовые пути на эстакадах (известные сейчас в Москве как «легкое метро») и даже железнодорожные поезда пригородного

---

[70] Федорова Т. В. Наверху // Москва. Рассказывает Герой социалистического труда. Т. 5. М., 1981; ее же. Комсомольцы-добровольцы // Перекличка поколений. М., 1967. С. 334–342; Эйдман А. Г. «Приду сюда по зову комсомола...» // Незабываемые 30-е. Воспоминания ветеранов партии – москвичей. М., 1986. С. 207–218; Янчевский В. В. Идут по подземным магистралям поезда // Там же. С. 218–229; Долматовский Е. А. Было. Записки поэта. Кн. 2. М., 1979 (в издании представлены выдержки из дневника поэта, который он вел в 1934 г., будучи рабочим шахты № 12 Метростроя); Гинзбург С. З. О прошлом – для будущего. 2-е изд. М., 1986 (Гинзбург не был метростроевцем, но в качестве сотрудника Орджоникидзе являлся членом правительственной комиссии, принимавшей весной 1935 г. первую очередь метро); Николаев Н. С. Главный маркшейдер. Неопубликованная рукопись (Народный архив. Ф. 138. Д. 2; рукопись представляет собой воспоминания геодезиста, с 1934 г. работавшего на строительстве метро).

[71] Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes Bonn. R 31660, 31961, 94567, 83574–83576, 83990, 83997, 84005. Österreichisches Staatsarchiv Wien, Archiv der Republik (ÖStA, AdR), Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten, Neues Politisches Archiv (BMfAA, NPA), Karton 55, 56, 664, 665. Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten, Gesandtschafts- und Konsulatsarchive 1918–1938 (BMfAA, GA), Moskau, Karton 2–3.

сообщения. Лишь с началом сооружения московского метро термин «метрополитен» окончательно приобрел значение эквивалента подземной железной дороги.

Существуют различные технические способы прокладки линий метро, каждый из которых сопровождает своя специальная терминология[72]: при открытом способе строительства, называемом также «берлинским», выкапывается котлован, стены и дно которого укрепляются деревянным и металлическим каркасом для защиты от осыпания грунта (см. рис. 1, а-б), а также водонепроницаемыми металлическим конструкциями, препятствующими проникновению грунтовых вод (рис. 1, в). Одновременно откачиваются скопившиеся ранее грунтовые воды (рис. 1, в-е). После того как в котловане прокладывают железобетонный тоннель прямоугольного сечения (рис. 1, ж), его засыпают и восстанавливают движение городского транспорта на поверхности (рис. 1, з-и). Преимущество этого способа строительства заключается в том, что работы можно вести не только под землей, и стройплощадка легко доступна для подвоза материалов и вывоза отходов. Такого рода подземка весьма удобна и для пассажиров, которым приходится преодолеть лишь небольшое расстояние от поверхности до перрона. Недостаток же состоит в том, что линии метро вынуждены следовать за направлением улиц, так как проходка трассы под фундаментами домов исключается. Кроме того, возникают дополнительные проблемы с городскими коммуникациями (канализация, водопровод, электрический и телефонный кабель). Открытая прокладка крайне мешает и уличному движению, даже если в принципе возможно перекрыть котлован.

Разновидностью открытого способа является так называемый траншейный способ, с помощью которого можно проводить трассу под фундаментами домов. Сначала прокладываются две узкие траншеи (рис. 2 а), затем бетонируются стены тоннеля (рис. 2, б). Далее траншеи соединяются металлическим перекрытием, покрываемым бетоном и грунтом (рис. 2, в-г). Таким методом подпирают фундаменты домов, под которыми прокладывается трасса. Лишь после этого из тоннеля убирают остальной грунт и бетонируют полотно (рис. 2, д-е)[73].

Иную технологию предлагает горнопроходческий способ, известный также под названием «бельгийского» и «парижского». Прежде

---

[72] Техническое описание автор в значительной мере заимствовал из книги Кульмана (Kuhlmann. 1981. S. 9).

[73] Лопатин П. Первый советский метрополитен. М., 1934. С. 50–51.

Глава I
ОТ ПЕРВЫХ ПРОЕКТОВ ДО ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ (1897–1931)

Из Китая были пригнаны землекопы.
И работа закипела.
Москву начали рыть...
«...Кто-то под нами роется!», – воскликнул охваченный ужасом Шмаков.
«Роют, роют!» – закричали гласные на разные голоса.
Председатель отправился первый.
«Господа, – предложил он, – необходимо немедленно командировать кого-нибудь из присутствующих и узнать, в чем дело».
Предложение было принято, и командированы были думой Шмаков и Астров.
Через полчаса командированные вернулись, оба бледные, как мертвецы, и крепко держались за руки.
И доложили:
«Это американцы роют метрополитен. По их плану, утвержденному Министерством путей сообщения, на месте здания думы...»[1]

1. Дореволюционные проекты

А) Предыстория общественного транспорта в Москве

К началу XIX в. в российских городах не было общественного транспорта. Тот, кто мог себе это позволить, разъезжал в собственном экипаже, основная же масса населения передвигалась пешком или в крайнем случае нанимала подводы, которыми правили приехав-

---

[1] Фельетон в газете «Утро России» (1913 г.). Цит. по: Виноградов К. Буржуазные мечты о метро и пролетарское строительство. Неопубликованная рукопись (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 391. Л. 116).

шие в город окрестные крестьяне[2]. Первый городской общественный транспорт в России появился в 1820-х гг. В 1828 г. муниципальное управление Петербурга разрешило движение двух- и трехупряжных «конных омнибусов», закрытых экипажей с 16 посадочными местами. С 1840 г. действовало Общество публичных карет, в 1846 г. движение конских экипажей распространилось и на окраины города. К 1870 г. сложилась сеть из шести городских и семи пригородных линий. Примерно в то же время появились так называемые линейки или сидейки, которые представляли собой простые повозки, запряженные 2–4 лошадьми, с 10–14 сидячими местами. Пассажиры располагались на длинной скамье между передней и задней осью повозки, в два ряда боком по направлению движения. Линейки двигались по определенным маршрутам, были особенно популярны среди средних городских слоев и просуществовали до конца столетия[3].

В Москве такого рода колесные повозки, зимой на санном ходу, распространились с 1840-х гг. В 1850 г. частное Общество московских публичных экипажей открыло движение от Ильинских ворот[4] до Смоленского рынка, Покровского моста, Рогожской и Тверской застав[5]; летом – на лоно природы в Сокольники, Петровский парк или в Останкино, т. е. линии по направлению из центра к окраинам или сквозные через весь город. Позднее конные экипажи и линейки были пущены в ход в Риге, Варшаве, Одессе, Ростове-на-Дону и др. городах страны[6]. Первый автомобиль-такси в Москве появился в 1907 г., первый автобус – в 1924 г.[7]

Основным видом общественного городского транспорта в Москве с последней трети XIX в. и вплоть до Второй мировой войны стал трамвай. В 1872 г. по случаю открытия Политехнической выставки в Москве военным ведомством была сооружена первая линия конной железной дороги (конки), от Иверских ворот[8] по Твер-

---

[2] Москва. Сборник. 1932. С. 76.

[3] Там же; Пономаренко, Резниченко. 1967. С. 14; Гольц, Тархов. 1994. С. 600; Фальковский. 1950. С. 148.

[4] Ильинские ворота, ранее служившие воротами Китай-города, ныне, после сноса в 1930-х гг. большей части Китайгородской стены, остались в названии городского квартала между Новой и Старой площадью и улицами Ильинка и Маросейка у Политехнического музея.

[5] Заставой в русской средневековой традиции назывался охраняемый въезд в город, в XIX в. большинство московских застав вошло в черту города. Тверская застава находилась на Тверской ул. в районе Смоленского (ныне Белорусского) вокзала.

[6] Гольц, Тархов. 1994. С. 600; Москва. Сборник. 1932. С. 76.

[7] Пономаренко. 1967. С. 14.

[8] Иверские ворота при въезде на Красную площадь располагались между зданиями Исторического музея и тогдашней Городской думы. В 1930-е гг. ворота были снесены, заново отстроены в 1997 г.

ской ул. и до Смоленского (Белорусского) вокзала. В том же году городское самоуправление предоставило бельгийской акционерной компании концессию сроком 45 лет на строительство и эксплуатацию конной железной дороги. В 1882 г. Общество конно-железных дорог соорудило также две паровые линии для пригородного сообщения, от Кутузовской заставы у Брянского (ныне Киевского) вокзала до Воробьевых гор и от Бутырской заставы (у Савеловского вокзала) до Петровско-Разумовского. В 1883 г. второе бельгийское общество конно-железных дорог получило концессию на строительство следующих линий конки[9]. Первый электрический трамвай в Москве был пущен в 1882 г. на территории проходившей тогда Всероссийской художественно-промышленной выставки. В 1898 г. в городе была проложена первая экспериментальная линия электрического трамвая от Страстного монастыря (на его месте ныне Пушкинская пл.) через Бутырскую заставу до Петровского парка и оттуда до Тверской заставы[10].

Электрификация конных железных дорог и строительство новых трамвайных линий последовали после досрочного выкупа городом обеих бельгийских концессий в 1901 и 1911 гг. Московский муниципалитет осознал, что время конки миновало, и эффективным городским транспортом может служить только электрический трамвай. В ноябре 1900 г. Московская городская дума предложила Первому Бельгийскому обществу конно-железных дорог досрочно (срок концессии истекал только в 1918 г.) уступить городу все предприятие за компенсационную сумму в 485 тыс. руб. Правление компании приняло это предложение и 13 сентября 1901 г. передало все права на предприятие городскому самоуправлению[11]. Уже в 1901 г. муниципалитет осуществил большой объем подготовительных работ для электрификации городского транспорта. На 1 января 1902 г. протяженность линий городской конки и трамвая составляла 22 528 саженей (около 48 км), из которых было электрифицировано 1077 саженей (2,3 км)[12]. Впоследствии сюда были вложены крупные инвестиции (примерно по 10 млн руб. в год), и дело электрификации и строительства новых линий значительно продвинулось. Уже в 1906 г. электрический трамвай превзошел конку по протяженности линий и провозной способности: на 1 января 1907 г. из 58 631 саженей (125 км) общей протяженности линий городского транспорта

---

9 Фальковский. 1950. С. 148; Москва. Сборник. 1932. С. 76 (в этом издании отмечено, что концессии бельгийским компаниям были предоставлены в 1875 и 1885 гг.).

10 Фальковский. 1950. С. 437.

11 Отчет о деятельности Московской городской управы за 1901 год. С. 158.

12 Отчет о деятельности Московской городской управы за 1902 год. С. 134, 139.

Б) Проекты строительства метро и городской железной дороги. 1897–1903 гг.

Еще до электрификации городской конки в Москве появилась мысль о сооружении скоростной наземной и подземной железной дороги. Исходным пунктом рассуждений являлось неудобное расположение городских вокзалов: в Москве тогда (как, впрочем, и сегодня) нет центрального транзитного вокзала, а действует ряд тупиковых вокзалов, которые тогда находились на окраинах города. Эта ситуация весьма затрудняла транзитное сообщение и связь с городским центром, поскольку добраться с одного вокзала на другой можно было только на извозчике или другом гужевом транспорте.

В 1890-х гг. началось проектирование окружной железной дороги, которая могла бы освободить город от транзитных перевозок. В 1897 г. правление Общества Рязанско-Уральской ж. д. подготовило проект двухколейной городской железной дороги с трехколейной диаметральной линией, которая должна была проходить в центре города, по тоннелю между Трубной пл. и ул. Ильинкой. Проект был нацелен в первую очередь на перевозку пассажиров. Идея окружной железной дороги с поперечной линией была навеяна примером Берлина, где в 1871–1882 гг. таким способом была решена проблема тупиковых вокзалов[15]. Прокладку диаметральных линий предлагал также инженер Е. Е. Нольтейн, работавший в обществе Московско-Казанской ж. д.[16]

В 1897 г. инженер А. И. Антонович представил на суд общественности встречный проект. Он исходил из того, что главной целью окружной дороги должна быть перевозка не пассажиров, а грузов. Но грузоперевозки благоразумней осуществлять не через город, а за пределами городской черты, где земля дешевле и менее застроена. Связь внутри города призваны были обеспечить радиальные линии. Они могли бы использоваться для перевозок пассажиров, прежде всего тех, кто работал в городе, а жил вне городской черты, а также дачников в теплое время года. Для остальных основным видом городского транспорта оставалась конка[17]. По проекту Антоновича окружная дорога должна была проходить по предместьям Москвы. Шесть радиальных линий сходились к центру Москвы в форме звезды (см. рис. 7)[18].

---

[15] См.: Schleife. 1992. S. 61.

[16] Виноградов К. Буржуазные мечты о метро и пролетарское строительство. Неопубликованная рукопись (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 391. Л. 1, 7).

[17] Антонович. Записка. 1897. С. 19–22, 25, 32–33.

[18] Во второй книге Антонович подробнее изложил свой проект: Антонович. Соображения. 1897. С. 5–7, 23–27.

[redacted]

отчасти пролегавшей еще далее за пределами города. В 1902–1907 гг. строительство дороги было завершено[20].

Когда направление окружной дороги было четко определено, появились новые проекты городской, т. е. подземной железной дороги, к которым Министерство путей сообщения проявило интерес. Это ведомство финансировало издание трехтомного труда о городских железных дорогах в международном сравнении[21]. Автор, инженер Гиршзон, в ходе изучения системы городского транспорта объехал множество городов Европы и Америки. Он пришел к выводу, что быстрый рост промышленности и сети железных дорог в России ставит на повестку дня вопрос о городском скоростном транспорте. В Москве этот вопрос стоял особенно остро в связи с необходимостью разгрузить улицы от привокзального движения[22]. В 1902 г. Гиршзон опубликовал две брошюры о проекте подземной скоростной железной дороги в Петербурге[23].

Инициатива инженеров, поддержанная Министерством путей сообщения, свидетельствовала о прогрессивном направлении мысли, тем более что к тому времени еще не было завершено строительство подземной железной дороги в Берлине (строительство окончено в 1902 г.) и Нью-Йорке (1904 г.). В тот момент метрополитен действовал в Лондоне (с 1860 г. на паровой тяге, электрифицирован в 1896 г.), Будапеште (1896) и Париже (1900) наряду с наземными железными дорогами во многих европейских и американских городах[24].

Первое предложение о строительстве в Москве электрической железной дороги, которая была прямо названа «Métropolitain», было сделано в июне 1901 г. потомственным дворянином К. В. Трубниковым и инженером К. И. Гуцевичем. Они обратились в Министерство внутренних дел с прошением о производстве бурильных работ для подготовки соответствующего проекта. Ведомство внутренних дел переслало их ходатайство в Московскую городскую думу[25]. Поскольку оба заявителя на вопрос о том, какие конкретно предусматриваются ими виды работ, дали весьма неопределенные разъяснения, их прошение было отклонено. Кроме того, инженер Гуцевич во время

---

20 Пикуль. Метро. 1986. С. 7.

21 Гиршзон. Городские дороги. 1900–1901.

22 Там же. Предисловие.

23 Гиршзон. Подземная. 1902; Гиршзон. К вопросу. 1902.

24 Kuhlmann. 1981. S. 47; Маковский. Первая очередь. 1981. С. 91. Первая в Европе электрическая скоростная железная дорога была пущена в ход в 1898 г. в Германии, соединив города Дюссельдорф и Крефельд (Manter. 1996. S. 15).

25 Журнал Московской городской думы за 1901 год. С. 80; Стенографические отчеты о собраниях Московской городской думы за 1901 год. С. 360.

рассмотрения ходатайства отозвал свою подпись под проектом и вышел из предприятия[26].

Столь же малый отклик, как и инициатива Трубникова и Гуцевича, встретил проект инженеров А. И. Антоновича, Н. И. Голиневича и Н. П. Дмитриева, который был издан в 1902 г. в виде роскошной книги и предусматривал прокладку кольцевой и четырех радиальных линий, соединение с окружной железной дорогой и возведение центрального вокзала (см. рис. 8)[27]. Инициаторы обратились не к правительственным ведомствам в Петербурге, а непосредственно к городу Москве, попытавшись противодействовать заметному предубеждению городской думы по отношению к частным концессиям и представить свой проект как выгодный для города[28].

---

[26] Доклад № 228 Железнодорожной комиссии, 12 августа 1902 г. // Доклады Московской городской думы за 1902 год. Проект предусматривал сооружение кольцевой линии, связывающей все московские вокзалы, а также соединительной ветки с железной дорогой. Кольцевая линия должна была проходить под Садовым кольцом, т. е. по центру города, с изгибами к вокзалам и промышленному району Лефортово на северо-востоке Москвы. В северной части города линия должна была быть проложена под землей, в южной – по виадукам, промежуточные участки располагались в подземной галерее. Дорога, смета строительства которой составляла 50 млн руб., призвана была перевозить как пассажиров, так и грузы. Трубников и Гуцевич рассчитывали при этом, что расположенные в городе фабрики и товарные склады постепенно будут удалены из Москвы и переместятся в районы, прилегающие к десяти железнодорожным линиям. Это могло значительно оздоровить санитарную обстановку в городе. Улучшенное сообщение с центром должно было также побудить часть московского населения переехать на постоянное жительство в пригороды (Трубников К. В., Гуцевич К. И. Пояснительная записка к проекту городской железной дороги большой скорости в Москве. Приложение к Докладу № 228 Железнодорожной комиссии, 12 августа 1902 г. // Доклады Московской городской думы за 1902 год). Описанная Трубниковым и Гуцевичем кольцевая дорога практически совпадает с построенной в 1950-х гг. кольцевой линией Московского метро.

[27] Антонович, Голиневич, Дмитриев. 1902. Книга была издана в переплете из красной кожи, с золотым тиснением, иллюстрации выполнены в виде гравюр на стали. Николай Юстинович Голиневич был инженером-мостостроителем и автором ряда соответствующих трудов. О Николае Петровиче Дмитриеве автор сведениями не располагает.

[28] Антонович. Краткая записка. 1902. С. 3–6; Антонович. Проект. 1902. С. 3. Участие иностранного капитала предусматривалось только в реализации облигаций на зарубежных рынках. Хозяйкой предприятия должна была стать Москва, которой надлежало распоряжаться будущими прибылями, поскольку после пуска линий компания-организатор ежегодно обязывалась выплачивать из доходов проценты и погашения по облигациям, выпущенным для финансирования строительства. Через 25 лет дорога переходила в собственность и под контроль города. Со стороны муниципалитета не было высказано иных требований, кроме гарантии выплаты инвесторам 4 % годовых по облигационному займу в размере 128 млн руб. и предоставления обществом вагонов и электрического тока для трамвайной сети. В этом не было никакого риска, поскольку такого рода предприятия повсюду в Европе считались весьма прибыльными.

с кольцевой линией фабрики и склады в районе Камер-коллежского вала, но в широкой перспективе, по мере заселения этой территории, их предусматривалось удалить за окружную железную дорогу. Расходы, необходимые для строительства, авторы проекта рассчитали в сумме 96 млн руб., предложенный срок реализации проекта составлял 5 лет[29].

В декабре 1902 г. городская дума поручила железнодорожной комиссии подготовить отзыв на эту инициативу[30]. 4 апреля 1904 г. проект был возвращен Голиневичу. Городская дума отклонила предложение, молчаливо перенеся это решение и на предыдущий проект[31].

Последний был составлен инженерами Е. К. Кнорре и П. И. Балинским и привлек пристальное внимание общественности и правительственных ведомств. Балинский уже в 1898 и 1900 гг. принимал участие в проектах окружной железной дороги в Петербурге, предусматривавших строительство городской скоростной дороги и центрального вокзала[32], однако эти предложения были отклонены. В 1901 г. Балинский действовал в союзе с американским предпринимателем в области строительства трамвая Мерри А. Вернером[33]. Они предложили совместный проект строительства городской железной дороги и электрификации петербургского трамвая[34], который был отклонен Петербургской городской думой, небезосновательно опасавшейся иностранных концессий[35]. Параллельно с петербургским делом Балинский решил попытать счастья в Москве, разработав проект городской железной дороги[36]. Совместно с известным инженером Е. К. Кнорре, строителем мостов на Транссибирской железнодорожной магистрали[37], в мае 1902 г. он направил переработанный проект

---

[29] Антонович, Голиневич, Дмитриев. 1902. С. 5–12, 28. Ср.: Пикуль. 1986. С. 8–9.

[30] Журналы Московской городской думы за 1902 год. С. 201.

[31] Виноградов К. Буржуазные мечты о метро и пролетарское строительство. Неопубликованная рукопись (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 391. Л. 64–65).

[32] Балинский. 1901.

[33] Написание имени по-английски неизвестно, поскольку в источниках сохранилась только русифицированная версия.

[34] Министерство финансов. Департамент железнодорожных дел. Записка об улучшении городского сообщения в Петербурге и Москве, 22 мая 1902 г. (ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 3. Д. 2220. Л. 1–3).

[35] Доклад подготовительной комиссии Петербургской городской думы о концессии Вернера и Балинского, 10 сентября 1902 г. (ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 177).

[36] Пикуль. Предшественники. 1993. С. 58–59. Эскиз проекта без дополнительных сведений сохранился в ГА РФ (Ф. 7952. Оп. 7. Д. 105).

[37] Евгений Карлович Кнорре обучался в Германии и примерно с 1890 г. занимался проблемами городской инфраструктуры. В 1891 г. совместно с В. Г. Шуховым он

Московскому генерал-губернатору и в Министерство финансов. Обе инстанции передали проект на рассмотрение Московской городской думы. Одновременно с этим по распоряжению царя в августе 1902 г. было образовано особое совещание с участием представителей различных ведомств для обсуждения заявки[38].

18 сентября 1902 г. Балинский с большой помпой представил своей проект в зале Городской думы, украшенном им по периметру картинами[39], на которых можно было полюбоваться видами города с будущей линией железной дороги[40]. Балинский проиллюстрировал свой доклад многочисленными графиками, постоянно сравнивая Москву с Нью-Йорком, Парижем, Лондоном и Берлином. Расходы на реализацию замысла он определил в 155 млн руб., которые можно было мобилизовать путем выпуска акций и облигаций[41]. Кроме того, условия предложенной концессии в целях финансирования строительства предусматривали передачу новому предприятию московского трамвая[42].

Подача проекта в правительственные инстанции вызвала возмущение у гласных городской думы, усмотревших здесь нарушение компетенции муниципалитета[43]. Балинский оправдывался тем, что планируемые им линии зависели от присоединения к казенным железным дорогам[44]. Впрочем, и сами условия сделки создавали почву

опубликовал труд о водопроводном снабжении Москвы. Кроме того, ему принадлежат несколько опубликованных работ о золотодобыче в Сибири (см. каталог Российской государственной библиотеки).

[38] Известия Московской городской думы. Отдел общий. 1903. № 5. С. 23–27.

[39] Речь идет об акварелях худ. Н. Н. Каразина. Две из них, с изображением виадука железной дороги на Красной площади, представлены сегодня на интернет-странице Московского метро (http:// www. metro. ru: 8080/projects/1902. html).

[40] Инженер Касаткин // Вестник Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог. 1902. 4 окт. № 29. С. 10–12; ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 124–125.

[41] Выступление инж. П. И. Балинского о проекте городской железной дороги на собственном полотне (метрополитен) в Москве, состоявшееся в Большом зале Московской городской думы 18 сентября 1902 г. (ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 227–230). Ср.: Доклад № 1 Московской городской управы и железнодорожной комиссии, 31 января 1903 г. // Доклады Московской городской управы за 1903 г. Предложение о прокладке новых или расширении существующих городских магистралей предвосхитило один из важных элементов Генерального плана реконструкции Москвы 1935 г.

[42] Е. К. Кнорре, П. И. Балинский. Прошение на имя Московского генерал-губернатора, великого князя Сергея Александровича, 15 мая 1902 г. (ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 7).

[43] Известия Московской городской думы. Отдел общий. 1903. № 5. С. 23–27.

[44] Выступление инж. П. И. Балинского о проекте городской железной дороги на собственном полотне (метрополитен) в Москве, состоявшееся в Большом зале Московской городской думы 18 сентября 1902 г. (ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 217).

храма Василия Блаженного на Красной пл. должен был быть возведен Центральный вокзал. От него одна радиальная линия шли на север и юг через город до окружной железной дороги, другая – вдоль р. Яуза до Черкизово (Ч) и еще одна – через р. Москву до Павелецкого вокзала (П). Две остальные радиальные линии связывали Садовое кольцо с окружной железной дорогой. На Красной пл., а также на некоторых участках в центре города, движение поездов намечалось по подземным тоннелям, в остальных случаях – по эстакадам. Линия вдоль р. Яузы технически перекликалась с построенной в 1901 г. Вуппертальской подвесной дорогой, с которой Кнорре познакомился в Германии.

Радиальные линии отчасти должны были пройти вдоль заново проложенных уличных магистралей (проспектов); один из них начинался от Исторического музея и Кремлевской стены, шел параллельно Тверской ул. в направлении Смоленского (Белорусского) вокзала и Петровского парка (ПП) и по своей ширине (200 м) должен был превзойти Елисейские поля в Париже. На новом проспекте должны были расположиться основные и вспомогательные полосы для уличного движения, малые бульвары для пешеходов, виадуки для городской железной дороги, а также подземные тоннели для грузоперевозок. Второй такой проспект намечалось проложить от Лубянской пл. в направлении к Каланчевке.

Лидером оппозиции стал гласный Московской городской думы А. И. Гучков[46]. По его инициативе дума обратилась к министру внутренних дел с прошением, чтобы по проекту не принималось решение до тех пор, пока не будет готов отзыв Городской думы, и чтобы трамвайная концессия не была никому уступлена[47]. В петербургских канцеляриях, напротив, в принципе благосклонно отнеслись к инициативе. Министр финансов С. Ю. Витте оценил предприятие как весьма полезное для русского хозяйства, поскольку концессионеры не выпрашивали казенных субсидий или льгот по беспошлинному

[46] Александр Иванович Гучков (1862–1936) происходил из одной из наиболее влиятельных семей «Москвы купеческой». В 1893–1897 гг. он был членом Московской городской управы, в 1897–1907 гг. избирался гласным Московской городской думы, с 1906 г. являлся лидером партии октябристов, в 1910–1911 гг. состоял председателей Третьей Государственной Думы. Его брат Николай Иванович (1860–1935) в 1893–1916 гг. избирался гласным Московской городской думы, а в 1905–1913 гг. состоял Московским городским головой.

[47] Предложение гласного А. И. Гучкова Московской городской думе, 20 июля 1902 г. (ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 16–17); письмо Московского городского головы кн. В. М. Голицына министру внутренних дел В. К. Плеве, 1 августа 1902 г. (Там же. Л. 25–28).

импорту и намеревались осуществить строительство при участии российских фабрик из отечественных материалов[48].

Московская городская дума 4 февраля 1903 г. постановила обратиться к правительству с ходатайством об отклонении проекта Кнорре и Балинского и запрете на передачу частному предприятию права на сооружение и эксплуатацию улучшенных средств городского сообщения в Москве. В качестве аргументов приводились соображения о том, что строительство городской железной дороги преждевременно, проект «не служит благосостоянию города и противоречит интересам населения», направление основных линий является неприемлемым, передача трамвая частной компании лишит Москву важного источника доходов, а предусмотренное концессионерами расширение трамвайных линий на 100 верст далеко уступает утвержденному городской думой плану строительства трамвайной сети протяженностью 190 верст[49]. 20 февраля 1903 г. проект был отклонен и на «высочайшем» уровне[50].

Проект Кнорре–Балинского вызвал шумный отклик в прессе. Газета «Новое время» сеяла страхи по поводу влияния иностранного капитала[51]. «Русские ведомости» в деловом тоне выступали против передачи концессионерам трамвая и отстаивали право Городской думы действовать по своему усмотрению, без вмешательства со стороны правительственных ведомств[52]. «Русское слово» издевательски назвало проект «сочинением гимназиста» и представило Балинского в качестве марионетки иностранных капиталистов. Журнал «Будильник» поместил несколько карикатур на Балинского, например на одной из них был изображен иностранный повар, преподносящий Москве в образе купчихи пирог с надписью «Метрополитен». Текст под рисунком: «Отведай, матушка, мое стряпанье». Москва: «Нечего греха, я поесть люблю, но только по-русски, а твой “воздушный пи-

---

[48] Министр финансов С. Ю. Витте – Московскому городскому голове кн. В. М. Голицыну, 21 мая 1902 г. (ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 9).

[49] Журналы Московской городской думы за 1903 год. С. 20–21. Одним из инженеров, оценивших проект как незрелый, был коллежский секретарь В. Л. Николаи, который с 1931 г. работал на руководящих постах в плановом отделе Метростроя (Журнал заседаний комиссии тайного советника И. А. Звягинцева о ревизии расходов по проекту Кнорре–Балинского. Заседания 7–9 и 12 ноября 1902 г. (ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 467, 479).

[50] Виноградов К. Буржуазные мечты о метро и пролетарское строительство. Неопубликованная рукопись (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 391. Л. 14).

[51] См., например: Новое время. 1902. № 9487 (вырезка в архивном деле: ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 144).

[52] Русские ведомости. 1902. 22 авг.; Виноградов К. Буржуазные мечты о метро и пролетарское строительство. Неопубликованная рукопись (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 391. Л. 65–66).

рог” не по желудку мне. Авось, мои внуки полакомятся твоим стряпаньем». Журнал «Русская мысль» назвал Балинского «человеком, неведомо откуда явившимся». Только газета «Московский листок» отклонилась от общей критической линии: она опубликовала проект Балинского и отстаивала его против нападок в прессе[53].

Среди противников проекта оказалась и православная церковь. Митрополит Сергий писал в 1903 г. о метрополитене, что греховной мечтой и унижением человека является попытка проникнуть в подземный мир[54]. Однако постоянно цитируемый тезис советской историографии о том, что проект был отклонен из-за противодействия церкви[55], является полемическим преувеличением. Приводимое в качестве доказательства письмо Императорского Московского археологического общества от ноября 1902 г.[56], в котором выражалась озабоченность по поводу влияния строительства на фундаменты и внешний облик многочисленных церковных зданий, в процессе принятия решения не сыграло никакой роли. Страх перед иностранным капиталом приобрел такую уродливую форму, как публикация в 1905 г. одним духовным лицом антисемитского произведения «Протоколы сионских мудрецов», в котором, в частности, содержалось и такое абсурдное утверждение, что будто бы во всех крупных городах в террористических целях будут проложены «ходы метрополитена» и с помощью взрывов в них можно уничтожить целые города[57].

В) Планы строительства метро и городской железной дороги. 1911–1916 гг.

Отклоняя в 1903 г. проект Кнорре и Балинского, Московская городская дума ссылалась на то, что потребности населения столицы

---

53 Виноградов К. Буржуазные мечты. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 391. Л. 14).

54 Фальковский 1950. С. 230.

55 См.: Маковский 1981. С. 91 и многочисленные публикации 1930-х годов (см. подр. Гл. VII. 2А).

56 Императорское Московское археологическое общество – Московскому городскому голове кн. В. М. Голицыну, 23 ноября 1902 г. (ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2042. Л. 212).

57 Нилус. Великое 1905. С. 349. В издании 1911 г. публикатор в примечании указал, что в Москве и Петербурге уже действуют «международные» (*выделено в тексте. – Д. Н.*) комитеты строительства таких «подземных трамвайных ходов» (Нилус. Блиц. 1911. С. 84). Сегодня в кругах русских националистов циркулирует не менее абсурдное утверждение, что при внимательном рассмотрении план московского метро напоминает шестиконечную звезду Давида и символизирует господство евреев над русской столицей. Припоминают при этом, что метро было построено под руководством Кагановича, единственного еврея в ближнем сталинском окружении (Groys. U-Bahn als U-Topie. 1995. S. 165).

будут удовлетворены за счет расширения сети трамвайных линий, но спустя несколько лет признала, что трамвай уже не справляется с возросшим пассажиропотоком, а возможности прокладки новых линий в центре города уже исчерпаны. Если в 1902 г. городская конка и трамвай перевезли 44,4 млн пассажиров[58], то в 1911 г. уже 185 млн, и эта тенденция нарастала.

Таблица 1

Трамвайное сообщение в Москве, 1902–1915 гг.[59]

Год	Население Москвы (тыс. чел.)	Перевезено пассажиров (млн чел.)	Поездок на каждого москвича в год	Вагонов на линии (шт.)	Ежегодный прирост населения города (%)	Ежегодный прирост числа пассажиров (%)
1902	1175	44,4	37,8			
1911	1563	185,0	118,3	587		
1912	1618	233,8	144,5	764	3,5	26,3
1913	1740	257,4	148,0	816	7,5	10,1
1914	1862	282,1	151,5	863	7,0	9,7
1915	1984	310,9	156,7	893	6,7	10,2

В 1915 г. интервал движения трамвая на Театральной пл. равнялся 30 секундам, на Лубянской пл. – 20 сек. Скорость движения колебалась в пределах 5–6 км/ч, и в центре уличное движение фактически было парализовано[60]. Значительная часть прироста городского сообщения приходилась на перевозку пассажиров, которые из пригородов по железной дороге добирались до московских вокзалов и далее следовали на трамвае через центр города.

В 1911–1912 гг. в среде московских «отцов города» созрело убеждение, что наступило время для строительства метро. В 1911 г. они предложили Городской думе приступить к сооружению подземного трамвайного тоннеля под Лубянским проездом, Ильинкой и Красной пл., чтобы разгрузить центр города. В своем докладе Московская городская дума обращала внимание, что в будущем тоннель может быть использован для движения поездов метро[61], и приложила к докладу

[58] Отчет о деятельности Московской городской управы за 1902 год. С. 134, 139.

[59] Новая Москва 1924. С. 46, дополнено нами по данным за 1902 г. Другой источник приводит цифру о 59 поездках в год, приходящихся на каждого москвича (Доклад Московской городской управы, № 79, 25 февраля 1912 г. // Доклады Московской городской управы за 1902 год).

[60] Новая Москва 1924. С. 47.

[61] Мошков. О московском. 1929. С. 115. Среди материалов Московской городской управы, хранящихся в Российской государственной библиотеке и Центральном исто-

схему линий метрополитена, которая была разработана по инициативе руководителя Московских городских железных дорог (МГЖД)[62] М. К. Поливанова[63].

В июне 1911 г. железнодорожный инженер К. К. Руин представил в Министерство путей сообщения свой проект. В феврале 1912 г. с новым предложением выступил проф. Е. К. Кнорре[64]. Московская городская дума в 1912 г. отреагировала на это переработкой собственного проекта[65]. Наконец, в январе 1913 г. в министерства путей сообщения и финансов поступило четвертое ходатайство, подписанное Я. И. Утиным, А. И. Вышнеградским, А. И. Гучковым, А. И. Геннертом и Г. Д. Хоффом[66]. Поскольку была известна отрицательная позиция московского самоуправления в отношении концессий на объекты городского хозяйства, частные предприниматели составили проекты таким образом, чтобы они касались преимущественно железнодорожного движения и потому находились в компетенции министра путей сообщения.

По замыслу инженера Руина[67] (рис. 10) предусматривалась электрификация окружной железной дороги и линий пригородного сообщения, а также проходящей через город диаметральной линии. По ней должны были следовать и поезда внутригородского сообщения, но основной задачей этой линии являлось соединение пригородов с центром[68]. Общая сумма расходов была определена в 80,6 млн руб.[69] За спиной Руина стоял английский финансовый синдикат по главе с банкирским домом Эмиль Эрлангер и К°. (Emile Erlanger & C°.)[70],

---

рическом архиве Москвы, упомянутый доклад обнаружить не удалось. Впрочем, собрания докладов управы в библиотеке не отличаются полнотой. Архивные дела, где, возможно, сохранился этот документ, нуждались в реставрации и не были выданы автору. Схема линий метро опубликована в: Мошков. О московском метро... 1929. С. 116. В значительной мере она совпадает с проектами Кнорре и МГЖД (см. рис. 12) с тем различием, что радиальные линии вблизи вокзалов оканчивались крутым изгибом.

[62] Название не вполне соответствует профилю этого учреждения, которое занималось только трамвайным движением и конкой.

[63] Шмаков. 1923. С. 33.

[64] Копия Журнала заседаний межведомственной комиссии для рассмотрения вопроса о строительстве городской железной дороги в Москве и электрификации пригородных дорог и Московской окружной железной дороги 1, 7, 12 и 13 марта 1914 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 111. Л. 6–9).

[65] Журналы Московской городской думы за 1912 год. С. 71–72.

[66] Пояснительная записка. 1913.

[67] Руин. 1912.

[68] Мошков. О московском метро... 1929. С. 116–117.

[69] Краткое содержание. 1913. С. 12.

[70] Эрлангер – Руину, 2 ноября 1912 г. (РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1253. Л. 224); Руин – министру финансов В. Н. Коковцову, 17 января 1913 г. (Там же. Л. 225). Цит.

[redacted]

от Курской железной дороги к центру. Позднее эту ветку планировали продлить через Арбат до Брянского вокзала и в итоге превратить в диаметральную линию. Необходимые по смете строительства 83,8 млн руб. должна была собрать акционерная компания, не обременяя государственный бюджет. Инвесторы, консорциум американских и российских банков[74], рассчитывали на высокие прибыли от сдачи в аренду вокзальных помещений[75]. Предприятие предполагалось осуществить силами российских, британских и американских инженеров и архитекторов[76].

Проекты Городской думы и профессора Кнорре возникли под взаимным влиянием. Кнорре в 1911 г. консультировался в городском самоуправлении и рекомендовал привлечь немецкий капитал, приобретя материалы для оборудования поездов у фирмы Сименс. План городского муниципалитета 1911 г. предусматривал создание метро чисто городского типа, без соединения с железными дорогами. Линии метро заканчивались разворотами вблизи вокзалов. Кнорре в 1912 г. заимствовал схему линий городского проекта как основу собственного плана, но вернулся к своей идее 1902 г. о движении пригородных поездов через весь город. Три диаметральные линии он намечал связать с железнодорожными магистралями, электрифицировав их пригородные участки[77]. При переработке в 1912–1913 гг. своего проекта Городская дума учла модификации Кнорре, чтобы при рассмотрении заявок в правительственных инстанциях иметь возможность противопоставить планам частных фирм аналогичный вариант. В результате оба проекта, Кнорре и Городской думы, оказались почти идентичными (см. рис. 12). Они различались только по предлагаемым способам строительства: Кнорре, который выступил с предложением

---

74 Журнал заседаний межведомственной комиссии для рассмотрения вопроса о строительстве городской железной дороги в Москве и электрификации пригородных дорог и Московской окружной железной дороги 1, 7, 12 и 13 марта 1914 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 111. Л. 14). Ср.: Краткое содержание 1913. С. 19–20. Газета «Русское слово» связывала проект с именем американского банкира Моргана (Русское слово. 1913. 20 января. № 17).

75 Хофф – Московскому городскому голове Н. И. Гучкову, 3 мая 1913 г. (ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2044. Л. 89); Прошение гг. Утина, Вышнеградского, Гучкова, Геннерта, Хоффа министру путей сообщения, 7 января 1913 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 107. Л. 32–33).

76 Хофф – Московскому городскому голове Н. И. Гучкову, 3 мая 1913 г. (ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 21. Д. 2044. Л. 89). Инженер Хофф рекомендовал себя как специалиста по сооружению центральных вокзалов и тоннелей. Он принимал прямое участие в строительстве Пенсильванского тоннеля на Манхэттене и канализационной системы в Гаване, а также занимал должность главного инженера при прокладке тоннеля под р. Ист-Ривер в Нью-Йорке.

77 Пикуль. Предшественники. 1993. С. 61–62.

как руководитель строительного отдела фирмы Сименс и Гальске[78], имевшей опыт сооружения метро в Берлине, ратовал за берлинский способ, Городская дума настаивала на парижском[79]. Расходы по проекту Кнорре были выведены в сумме 72 млн руб. и должны были быть погашены выпуском облигаций[80]. По условиям запланированной на срок 55 лет концессии предполагалось также электрифицировать окружную железную дорогу и пригородные участки всех казенных железных дорог, наладив общую сеть электрического пригородного сообщения[81]. Городская дума оценила затраты по своему проекту в размере 92,5 млн руб.[82]

Процесс принятия решения по проектам оказался весьма непрост. Как и в 1902–1903 гг., свою роль сыграли интересы московских владельцев недвижимости и соперничество правительственных ведомств и городской думы. Муниципалитет рассчитывал выиграть время, чтобы тщательно подготовить свой проект, и затягивал обсуждение проекта Руина в совещании, созванном Министерством путей сообщения[83]. 25 февраля 1912 г. Московская городская управа доложила о замысле Руина и поступившем проекте Кнорре, настаивая на том, чтобы город, при рассмотрении предложенного ему проекта Кнорре, подготовил собственный технический проект[84]. Городская дума выделила на эти цели 50 тыс. руб. и обратилась к правительству с ходатайством, чтобы все соответствующие заявки сначала представлялись на отзыв муниципалитету, и без его одобрения частным лицам в Москве не позволялось устраивать средства сообщения[85].

В Петербурге отчетливо обозначилось расхождение позиций правительственных ведомств: министр путей сообщения торопил главу

---

[78] Виноградов К. Буржуазные мечты о метро и пролетарское строительство (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 391. Л. 95).

[79] Мошков. О московском метро... 1929. С. 119.

[80] Краткое содержание. 1913. С. 3–5.

[81] Доклад Московской городской управы № 79, 25 февраля 1912 г. // Доклады Московской городской управы за 1912 год.

[82] Московская городская управа: Основные положения. 1913; Шмаков. 1923. С. 28.

[83] Журнал заседаний межведомственной комиссии для рассмотрения вопроса о строительстве городской железной дороги в Москве и электрификации пригородных дорог и Московской окружной железной дороги 1, 7, 12 и 13 марта 1914 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 111. Л. 7, 10).

[84] Доклад Московской городской управы № 79, 25 февраля 1912 г. // Доклады Московской городской управы за 1912 год.

[85] Журналы Московской городской думы за 1912 год. С. 71–72; Отзывы финансовой и железнодорожной комиссии по докладу Московской городской управы № 79, 5 марта 1912 г. // Доклады Московской городской управы за 1912 год.

финансового ведомства с отзывом на проект Руина. Министр же финансов выжидал, пока не будет представлена окончательная версия конкурирующего проекта Кнорре[86]. В январе 1913 г. Министерство путей сообщения информировало Московскую городскую думу, что ей на отзыв будут направлены все соответствующие проекты и, кроме того, представитель муниципалитета приглашался в состав постоянной межведомственной комиссии. Московский городской голова В. Д. Брянский добился в этой комиссии, чтобы обсуждение было отложено до подачи городского проекта[87].

Вследствие этого городская дума получила возможность изучить в своей среде все предложения[88]. Результаты рассмотрения были оглашены 4 июня 1913 г.: строительство метрополитена, соединенного с электрифицированными пригородными железными дорогами, было названо необходимым с точки зрения городского сообщения, однако осуществление предприятия в виду его монопольного характера не могло быть доверено частным предпринимателям[89]. Некоторые средние домовладельцы и торговцы выразили небезосновательное опасение, что сооружение городской железной дороги ускорит переселение жителей города из центра на окраины, что повлечет за собой падение стоимости невостребованной недвижимости в центральной части Москвы[90]. Большинство гласных думы, однако, не разделяло этой тревоги[91]. Дума единогласно постановила ходатайствовать перед правительством об образовании межведомственной комиссии при участии представителей городского самоуправления[92]. Министерства финансов и путей сообщения согласились с этим предложением, и вскоре просимая комиссия была создана. Муниципалитет затягивал с выдвижением своего представителя в комиссию, пока 12 октября 1913 г. не смог представить свой собственный проект[93].

---

[86] Министерство путей сообщения. Сведения о концессии инженера Руина, б/д (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 111. Л. 78–79, копия).

[87] Известия Московской городской думы. 1913. № 2. С. 6–8.

[88] Журналы Московской городской думы за 1913 год. С. 8.

[89] Доклад финансовой и железнодорожной комиссии при участии юристов Московской городской управы от 28 марта, 1, 4–25 апреля, 3 и 11 мая 1913 г., № 204. С. 26–28 // Доклады Московской городской управы за 1913 год.

[90] Стенографические отчеты о собраниях Московской городской думы за 1913 год. С. 811–812; Известия Московской городской думы. 1913. № 8. С. 24–25.

[91] Известия Московской городской думы. 1913. № 8. С. 24–25, 28.

[92] Журналы Московской городской думы за 1913 год. С. 161.

[93] Доклад Московской городской управы № 393, 12 октября 1913 г. С. 1–5 // Доклады Московской городской управы за 1913 год.

Комиссия заседала в марте 1914 г.[94] На ее рассмотрение в скором времени был представлен и пятый проект, так называемая схема Шереметьева, которая представляла собой вариант-минимум, разработанный в Министерстве путей сообщения. Согласно этой схеме, внутригородское сообщение вообще не упоминалось, а предусматривалась лишь электрификация пригородного сообщения, а также соединительной ветки протяженностью 15 верст между железными дорогами, идущими к Москве с севера и юга, которая миновала территорию города и никак не пересекалась с возможными внутригородскими линиями[95].

Комиссия пришла к заключению, что проблема городского транспорта в Москве требует принятия безотлагательных мер. Улучшения возможно достичь путем строительства внутригородских линий на собственном полотне (метрополитен) и повышения пассажиропотока пригородных линий за счет их электрификации. Оставалось, впрочем, неясным, должны ли внутригородские и пригородные линии соединяться между собой или действовать обособленно как две автономные системы. В любом случае строительство следовало начать в 1915 г. и завершить к 1920 г. Технические и финансовые детали предстояло согласовать еще в 1914 г. В связи с этим руководству железных дорог и московскому муниципалитету было поручено разработать детальные проекты для обоих вариантов[96].

Администрация железных дорог отстаивала систему, при которой не предусматривалась пересадка пассажиров с пригородных поездов на внутригородские линии, и потому считало приемлемым только проект Руина. В случае если город продолжал бы настаивать на своем проекте, правительство считало себя вынужденным, независимо от позиции муниципалитета, приступить к реализации схемы Шереметьева[97]. Представители Московской городской думы, резко отклонившие схему Шереметьева, заявили, что воспринимают заключение комиссии только как основу соглашения между городом и государ-

---

[94] Министерство путей сообщения. Сведения о концессии инженера Руина, б/д (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 111. Л. 81, копия).

[95] Журнал заседаний межведомственной комиссии для рассмотрения вопроса о строительстве городской железной дороги в Москве и электрификации пригородных дорог и Московской окружной железной дороги 1, 7, 12 и 13 марта 1914 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 111. Л. 46).

[96] Там же. Л. 43–48.

[97] Министерство путей сообщения. Сведения о концессии инженера Руина, б/д (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 111. Л. 81–82, копия).

ством по вопросу о сооружении и эксплуатации скоростной железной дороги[98].

Городская дума 10 июня 1914 г. поручила управе дальнейшую разработку проектов сообразно итогам работы комиссии и вторично выделила на эти цели 50 тыс. руб. Управа должна была доложить о результатах зимой 1914/1915 г. Сроки и формы реализации проекта намечалось окончательно определить после уточнения всех технических параметров[99]. Однако начавшаяся вскоре Первая мировая война замедлила эту работу и привела к смене приоритетов. Об упомянутом докладе управы однажды, в феврале 1916 г., зашла речь на заседании думских гласных, но он так и не был представлен[100]. В отчете о деятельности московского муниципалитета за 1913–1916 гг. руководство думы возвестило, что озаботится этим вопросом после окончания войны[101].

Железнодорожный департамент Министерства путей сообщения письмом от 11 июля 1914 г. запросил у финансового ведомства 80 тыс. руб. на проектные работы. Для учета западного опыта незадолго до войны была налажена переписка с немецкими и швейцарскими корреспондентами по поводу осмотра линий метро и городских железных дорог[102].

В связи с предпочтением, отдаваемым транспортным ведомством проекту Руина, Московская городская управа в декабре 1913 г., несмотря на принципиальное несогласие с частными концессиями, вступила в переговоры со стоявшей за Руиным английской финансовой группой, – на тот случай, если тому удалось бы получить правительственную концессию[103]. Партнерами на переговорах со стороны финансовой группы по поручению банкирского дома Эмиль Эрлангер и Ко. выступили Томас Кармайкл (Carmichael), глава торгового дома Дент, Палмер и К°. (Dent, Palmer & C°.) в Лон-

---

[98] Журнал заседаний межведомственной комиссии для рассмотрения вопроса о строительстве городской железной дороги в Москве и электрификации пригородных дорог и Московской окружной железной дороги 1, 7, 12 и 13 марта 1914 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 111. Л. 43).

[99] Журналы Московской городской думы за 1914 год. С. 211.

[100] Стенографические отчеты о собраниях Московской городской думы за 1916 год. С. 270–271.

[101] Известия Московской городской думы. 1916. № 9. С. 25.

[102] Виноградов К. Буржуазные мечты о метро и пролетарское строительство. Неопубликованная рукопись (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 391. Л. 116).

[103] Журнал объединенного заседания представителей финансовой и железнодорожной комиссий, уполномоченных юристов и членов городской управы от 11 декабря 1913 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 108).

доне[104] и Франц Дойч (Deutsch), член фирмы Дойч, Шлезингер и К°. (Deutsch, Schlesinger & C°.) в Лондоне[105] и брат Феликса Дойча, генерального директора AEG. До февраля 1915 г. продолжались неспешные переговоры об уставе компании и возможном участии в ее делах города, но затем контакты были прерваны[106].

Пресса отреагировала на новые проекты общественного транспорта в Москве так же, как и десять лет назад. «Русские ведомости» назвали все происходящее повторением дискуссии 1902–1903 гг. и критиковали центральные власти за пренебрежительное отношение к правам первопрестольной столицы[107]. «Русское слово» обрушилось на Геннерта и Гучкова с обвинениями в пособничестве американским интересам[108]. «Новое время» бесстрастно информировало читателя о проектах. Газета «Утро России» печатала фельетоны, в которых высмеивалась беспомощность городской думы[109].

Вопрос о московском метро в 1920-х гг.

А) Моссовет и планы метростроительства. 1918–1928 гг.

Еще во время Гражданской войны 1918–1920 гг. в Моссовете, городском правительстве Москвы, под руководством архитекторов Щусева и Жолтовского размышляли о перепланировке Москвы. В октябре 1918 г. архитектор Б. В. Сакулин предложил проект реконструкции города, в котором предусматривался и метрополитен с кольцевой линией. Как вспоминал позднее Жолтовский, Ленин сочувственно отозвался об этой идее[110]. По свидетельству управляющего делами Совета народных комиссаров РСФСР (СНК РСФСР) В. Д. Бонч-Бруевича, он рекомендовал при составлении плана рекон-

---

[104] Рекомендательное письмо London & South Western Bank Ltd. – Русскому Торгово-промышленному банку, 13 апреля 1912 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 100. Л. 69).

[105] Рекомендательное письмо одного лондонского банка, 4 апреля 1912 г. (Там же. Л. 70).

[106] Доклад подкомиссии, образованной из членов объединенного совещания финансовой и железнодорожной комиссий, уполномоченных юристов и членов городской управы, 21 февраля 1915 г. (ЦИАМ. Ф. 179. Оп. 23. Д. 1178. Л. 1–17).

[107] Копию статьи из «Русских ведомостей» от 18 янв. 1913 г. см.: ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 107. Л. 3–39.

[108] Копию статьи из «Русского слова» от 25 января 1913 г. см.: там же. Л. 42–43.

[109] Цитату из одного такого фельетона см. в эпиграфе к данной главе. Цит. по: Виноградов К. Буржуазные мечты о метро и пролетарское строительство. Неопубликованная рукопись (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 391. Л. 116).

[110] Пикуль. Как Метрострой. 1985. С. 8.

струкции принять во внимание строительство метрополитена с продлением железнодорожных линий вплоть до центра города[111].

В то время как идеи архитекторов оставались на уровне теории, специалисты треста Московского коммунального хозяйства (МКХ), воспринявшие задачи и отчасти привлекшие персонал дореволюционной городской управы, попытались перейти к практической реализации старых планов.

В 1922 г. МКХ опубликовал проект инженера Л. Н. Бернацкого[112]. Хотя к тому времени не была восстановлена даже трамвайная сеть, а численность населения и уровень экономики Москвы достигли крайней точки падения, Бернацкий ратовал за возобновление прежних начинаний, поскольку наметился быстрый подъем городского движения. Кроме того, на повестке дня стояли масштабные работы по восстановлению водопровода и канализации. Можно было сэкономить значительные средства, учитывая при проведении этих работ будущие линии метрополитена[113].

Бернацкий отверг проекты 1912–1913 гг., поскольку они, с его точки зрения, решали проблему не столько внутригородского движения, сколько железнодорожного сообщения. Движение железнодорожных поездов по внутригородским линиям имело столь много недостатков, что все города с метрополитеном и линиями городских железных дорог отказались от этого сочетания. Сторонники этой системы часто указывали на опыт берлинской городской железной дороги, однако она не была Métropolitain, а проходящей через город линией прусской железной дороги. Движение городских поездов по ней осуществлялось только в промежутках между поездами дальнего следования. Берлинская надземная дорога и метро не были связаны с этой линией. Московский метрополитен Бернацкого представлял собой не зависимую от железной дороги сеть, за пределами города продолжавшуюся в форме самостоятельных пригородных линий. С внутригородской транспортной сетью должны были сообщаться только эти пригородные поезда, но никак не составы дальнего следования[114]. Бернацкий описал обширную сеть городского транспорта, состоящую из шести диаметральных линий, двух кольцевых, двух полукольцевых и 12 продолжений диаметральных линий к пригоро-

---

111 Шагурина. 1991. С. 16. Замечание Ленина в любом случае носило маргинальный характер и осталось неопубликованным. В дискуссиях 1920-х гг. о перспективах метрополитена имя Ленина ни разу не было упомянуто.

112 Бернацкий. 1922.

113 Там же. С. 52–53.

114 Там же. С. 57–59.

дам[115]. Независимо от этого намечалось построить две диаметральные линии железной дороги, призванные доставлять в центр города без пересадки пассажиров дальнего следования[116].

Еще более настойчиво повел себя М. К. Поливанов, который в составленной им докладной записке значительно модифицировал свой (т. е. городской) проект 1912 г.: в дополнение к трем (измененным) диаметральным и кольцевой линиям он предусмотрел три новые, по которым пригородные поезда с севера, востока и запада могли проследовать до центра города[117]. Размежевание составов дальнего следования, пригородных поездов и внутригородского сообщения являлось важным прогрессивным шагом, и этот принцип был учтен последующими проектантами, которые более не рассматривали возможность движения по рельсовым путям метрополитена поездов дальнего следования или пригородных.

В 1920 г. трамвайное движение в Москве в силу экономической послереволюционной разрухи фактически прекратилось. Но уже с 1922 г. наметился явный подъем (см. табл. 2).

Таблица 2

Трамвайное сообщение в Москве, 1920–1924 гг.[118]

Год	Население Москвы (тыс. чел.)	Перевезено пассажиров (млн чел.)	Поездок на каждого москвича в год	Вагонов на линии (шт.)	Ежегодный прирост населения города (%)	Ежегодный прирост числа пассажиров (%)
1920	1129	23,6	21	46		
1921	1200	27,6	23	126	6,3	16,9
1922	1350	150,1	111	376	12,5	444,4
1923	1580	212,2	134	544	17,0	41,3
1924	1800	305,0	170	650	13,9	43,9

Чиновники Моссовета в 1923 г. подсчитали, что к 1930 г. число жителей Москвы возрастет до 2,56 млн чел., пассажиропоток увеличится до 775 млн чел. в год, а количество поездок на одного москвича – до 303, хотя эти цифры далеко уступали западноевропейскому уровню (в Берлине, например, в 1922 г. на каждого жителя города

---

[115] Бернацкий. 1922. С. 62–67.

[116] Там же. С. 23.

[117] Проект описан в издании: Шмаков. 1923. С. 33. В каталоге Российской государственной библиотеки значится только один труд М. К. Поливанова о трамвайном движении в Баку, изданный в 1915 г.

[118] Новая Москва. 1924. С. 48.

пришлось 374 поездки в год). Жилищное строительство в пригородах обнаруживало тенденцию развития урбанистического конгломерата «большая Москва», что было чревато серьезными осложнениями для пригородного сообщения. Расширение сети трамвайных линий в центре города наталкивалось на естественные ограничения. Самое позднее к 1928 г. трамвай не смог бы решить проблему городского сообщения. Преодоление кризиса городского транспорта в «большой Москве» Моссовет считал возможным только за счет строительства метрополитена[119].

13 августа 1923 г. президиум Моссовета под председательством Каменева постановил возобновить прерванные войной переговоры с иностранными фирмами о прокладке метрополитена, поручив это дело представителю Мосвнешторга[120] в Берлине Ангарскому[121]. В сентябре 1923 г. при Техническом отделе Московских городских железных дорог (МГЖД) по распоряжению Моссовета был создан подотдел для проектирования метро[122].

Ангарский совместно с руководителем советского торгового представительства в Берлине Стомоняковым в ноябре 1923 г. прозондировал почву для переговоров с западными фирмами. Относительно выраженный интерес проявил генеральный директор AEG Феликс Дойч, чей концерн еще до войны всерьез занимался этим проектом. Дойч обратился за поддержкой в этом деле к лондонскому банкиру барону Эрлангеру, который в свое время вместе с братом Дойча вел переговоры о концессии. Барон Эрлангер поставил при этом условие, чтобы в проекте приняли участие английские промышленные фирмы, а московский муниципалитет признал довоенные долги по эмиссии городских займов в размере 6–7 млн ф. ст. Дойч предложил компромиссный вариант, который включал конверсию старых долгов в новом займе на строительство метро и создание акционерного общества со смешанным капиталом[123]. Ввиду несоизмеримости расходов на сооружение метро по сравнению с погашением старой задолженности Моссовет счел неприемлемыми переговоры о признании довоенных долгов, если при этом речь шла только о кредите на строительство ме-

[119] Новая Москва. С. 49–52.

[120] Организация при Моссовете, ответственная за внешнеэкономические операции.

[121] Президиум Моссовета, Протокол 155, 13 августа 1923 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 14. Д. 44. Л. 69).

[122] Президиум Моссовета, Протокол 176, 6 сентября 1923 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 19. Д. 132. Л. 345).

[123] Торговый представитель РСФСР в Германии Стомоняков – председателю Моссовета Каменеву, 27 ноября 1923 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 19. Д. 161. Л. 237–239).

трополитена. В лучшем случае Моссовет мог согласиться на крупный кредит в целях общего восстановления экономики Москвы[124].

В апреле 1924 г. Ангарский установил контакт с немецкой фирмой Сименс–Бауюнион (Siemens–Bauunion)[125]. Фирма проявила крайнюю заинтересованность, попытавшись тотчас договориться с Германским союзом промышленности для Востока (Deutsche Industrievereinigung fuer den Osten) о финансировании проекта, причем она стремилась к созданию немецко-русского совместного предприятия без участия капитала третьих стран. Фирма обратилась в Министерство иностранных дел Германии с просьбой держать ее в курсе событий по поводу иностранной конкуренции, утверждая при этом, что «уже много лет назад» разработала подробный строительный проект[126].

Подотдел МГЖД под названием «Метрополитен» первоначально состоял из одного сотрудника, инженера К. С. Мышенкова, который еще в 1915 г. опубликовал брошюру об электрическом городском и пригородном транспорте[127]. Он собирал все сведения, которые мог разыскать о московской сети городского сообщения и предвоенных проектах. Прежде всего, предстояло составить современный план города, так как прежние проекты основывались на картах 40-летней давности. Кроме того, ранее не проводилось никаких геологических разысканий. В середине 1924 г. состав подотдела «Метрополитен» пополнили еще три инженера[128].

---

[124] Президиум Моссовета, Протокол 254, 10 декабря 1923 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 19. Д. 161. Л. 228).

[125] Фирма была основана в 1921 г. как дочернее предприятие фирм Сименс и Гальске (Siemens & Halske AG) и Сименс–Шуккерт (Siemens Schuckertwerke GmbH). В 1896 г. Сименс и Гальске построили линию метрополитена в Будапеште, с 1897 участвовали в строительстве метро в Берлине, с 1907 г. – в Гамбурге. Фирма Сименс–Бауюнион (в переводе: Сименс-строительный союз) в 1926–1928 гг. построила метро в Афинах, в 1933–1938 гг. – в Буэнос–Айресе и оказывала экспертную помощь при прокладке метро в Токио, Москве (см. ниже), Мюнхене, Дрездене, Кёльне, Праге и Стокгольме. В 1928–1932 гг. фирма вела подготовительные работы при возведении плотины Днепрогэса (Feldenkirchen. 1995. S. 367–368).

[126] Сименс–Бауюнион – в Министерство иностранных дел Германии, 13 июня 1924 г. (PA AA, R 94567); Министерство иностранных дел Германии – германскому посольству в Москве, июнь 1924 г. (Ibidem). Предположительно, фирма подготовила план строительства в 1912–1913 гг. в связи с проектом Кнорре.

[127] Пикуль. Предвестники. 1995. С. 59. К. С. Мышенков учился в Париже, работал там же и в Бельгии. С 1932 г. он находился на службе в Метрострое, сначала в Техническом отделе, затем в качестве начальника отдела электрического транспорта (Стенографическая запись беседы с инженером Шмидтом, начальником 6 дистанции Метростроя, 30 сентября 1934 г. // ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 173).

[128] Стенографическая запись беседы с инженером Мышенковым, 31 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 265. Л. 1).

ным предприятием, что финансирование строительства можно будет провести за счет выпуска 6-процентного займа с 15-летним сроком погашения начиная с 1931 г., причем после выплаты ежегодных погашений останется еще излишек[131].

В сентябре 1924 г. Моссовет обратился в Наркомат финансов СССР с просьбой о внешнем займе в размере 110 млн руб. на нужды городского хозяйства, из них 70 млн приходилось на строительство метро. Наркомат финансов оценил расчеты Моссовета как чересчур оптимистические. Кроме того, следовало в первую очередь обосновать необходимость строительства. По мнению финансового ведомства, представлялось достаточным проложить трамвайный тоннель в районе Лубянки и Театральной пл., о котором шла речь еще в проекте городской думы 1911 г.[132] Опираясь на постановление Главконцесскома при СНК СССР[133], Моссовет поручил своей делегации вести переговоры за границей о займе в размере 30 млн руб. на развитие городского хозяйства и независимо от этого о специальном займе на строительства метро[134].

Делегация из Москвы в ноябре–декабре 1924 г. провела переговоры с фирмами Сименс–Бауюнион и АЭГ, но вопрос о финансировании строительства не был решен[135]. Сименсу не удалось привлечь инвесторов из французских и британских финансовых кругов[136]. Предложение немцев профинансировать строительство без привлечения иностранных кредитов оказалось неприемлемым для советской стороны: Сименс намеревался приобрести московский трамвай, вести это дело по принципу извлечения максимального дохода и на вырученные прибыли соорудить первые, особенно выгодные линии метро. Таким путем рассчитывали постепенно аккумулировать необходимый капитал[137]. Феликс Дойч выдвинул аналогичное предло-

---

[131] Новая Москва. 1924. С. 52–56.

[132] Наркомат финансов СССР. Отзыв В. А. Ржевского на предложение Моссовета о заграничном займе, 29 сентября 1924 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 470. Л. 9–16).

[133] Главный концессионный комитет при Совете народных комиссаров СССР. Протокол 82, 16 октября 1924 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 470. Л. 3).

[134] Президиум Моссовета, Протокол 7, 18 октября 1924 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 470. Л. 1).

[135] Протокол «Переговоры с Сименсом», 3 ноября 1924 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 1099. Л. 163). В списке участников переговоров упоминается фамилия Кнорре, но из источника остается неясным, идет ли речь о Е. К. Кнорре.

[136] Протокол «Переговоры с Сименсом», 3 ноября 1924 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 1099. Л. 163).

[137] Сименс–Бауюнион – советскому торговому представительству в Берлине, 26 ноября 1924 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 19. Д. 161. Л. 91–93); советская делегация – в Президиум Моссовета, 12 декабря 1924 г. (там же. Л. 161).

жение и со стороны АЭГ. Его идея озаботиться получением кредита в Лондоне не нашла понимания у советской делегации, поскольку советские власти не были готовы вести переговоры о довоенных долгах[138].

По возвращении делегации в Москву в декабре 1924 г., Президиум Моссовета постановил, что хотя строительство метро в столице является необходимым делом, но может быть осуществлено только из средств помимо городского бюджета. Для временного смягчения проблемы с городским транспортом было решено приобрести 300 автобусов и 200 такси[139].

Тем не менее работе подотдела МГЖД по проектированию метро была дана зеленая улица. Последовало разрешение на производство геологических изысканий на запланированных трассах, и до конца 1925 г. взято 124 пробы грунта. Проведена была также нивелировка трасс, на плане отмечены водопроводные и канализационные линии, о которых ранее не было никаких сведений[140]. В 1925 г. заместителем начальника подотдела был назначен проф. С. Н. Розанов. До войны он в течение семи лет работал на строительстве парижского метро и являлся единственным советским инженером, обладавшим необходимым практическим опытом[141]. Качество проектирования страдало тем не менее от недостатка информации о зарубежном опыте метростроительства, не хватало технических журналов и специальной литературы[142]. К началу 1926 г. все же удалось подготовить технический

---

[138] Протокол Переговоров с АЭГ, 12 ноября 1924 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 111. Д. 1101. Л. 181).

[139] Президиум Моссовета, Протокол 35, 23 декабря 1924 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 1101. Л. 206).

[140] Стенографическая запись беседы с инженером Мышенковым, 31 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 265. Л. 1–2); доклад Гербко о работе МГЖД на секции «МКХ» Моссовета, 8 декабря 1925 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 2779. Л. 29–30).

[141] Семен Николаевич Розанов был одним из зачинателей российского метростроительства. Родившись в 1876 г. в Архангельске, он учился в Петербургском институте инженеров путей сообщения, в 1901–1905 гг. работал инженером в обществе Юго-Восточной ж. д., в 1905 г. за организацию стачки был арестован и заключен в тюрьму. В 1906 г. он эмигрировал во Францию, где трудился на прокладке линий метро в Париже. В 1914–1917 гг. он принимал участие в проектировании гавани на острове Таити. После Февральской революции 1917 г. Розанов вернулся в Россию, трудился сначала на железной дороге, затем в деревообрабатывающей промышленности. В 1924 г. он был приглашен в качестве профессора на инженерно-строительный факультет Московского военно-технического училища. С 1932 г. он состоял консультантом Метростроя, затем заместителем начальника Технического отдела, с февраля 1933 г. назначен главным инженером по производству тоннельных работ. 21 декабря 1933 г. Розанов скончался (Пикуль. Семен Николаевич Розанов. 1993. С. 42–43).

[142] Доклад Гербко о работе МГЖД на секции «МКХ» Моссовета, 8 декабря 1925 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 2779. Л. 30).

проект сооружения по парижскому способу участка от Сокольников до Охотного ряда[143].

В журнале городского муниципалитета сотрудники МГЖД с 1922 г. постоянно публиковали статьи о метрополитене. Они агитировали специалистов и общественность за поддержку своего начинания[144]. Инженеры подотдела «Метрополитен» позднее обвиняли в недостаточной помощи МГЖД и Моссовет, где не считали проектирование метро актуальной задачей и неохотно обращались к этому вопросу. Хотя к октябрю 1928 г. подотдел разросся до 27 штатных единиц, инженерам не хватало вспомогательного технического персонала, что тормозило работу[145].

Сотрудники подотдела устроили чтение публичных докладов по проблемам метростроительства, но население не проявляло интереса к этой проблематике. Лишь проведенные в 1925 г. в центре города буровые работы по забору грунта привлекли всеобщее внимание. Поползли слухи, что строительство метро уже началось[146]. В. Маяковский в 1925 г. написал шуточное стихотворение о будущем московском метро[147]. Большинство сотрудников подотдела сомневались в реальности своих планов. Техник Бедрицкий даже не решался рассказывать своим знакомым, над чем он работает. Его прежние коллеги иронически отзывались в 1925 г.: «Ну ты и нашел работу... Метро мы вряд ли будем строить»[148]. Когда Бедрицкому однажды пришлось распространять входные билеты на доклад начальника МГЖД в Политехническом музее, желающих пойти на это мероприятие не нашлось ни в его собственном отделе, ни в Наркомате путей сообщения. Только в 1929 г. у Бедрицкого из бесед со специалистами создалось впечатление, что те рассматривают строительство метрополитена как

---

143 Стенографическая запись беседы с техником Бедрицким, б/д [1934] (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 106).

144 Ср.: Дьяков. 1924; Гербко. Проблема. 1924; он же. Проект. 1927; он же. К вопросу 1927 (Гербко являлся начальником, позднее главным инженером МГЖД); Мошков. Метрополитены. 1925; он же. О московском метрополитене. 1929; Мошков. Мышенков. 1929.

145 РКИ. Доклад о ревизии МГЖД, б/д [1930] (ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1. Д. 305. Л. 55); Стенографическая запись беседы с техником Бедрицким, б/д [1934] (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 105); то же с инженером Мышенковым, 31 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 265. Л. 2–3).

146 Доклад Гербко о работе МГЖД на секции «МКХ» Моссовета, 8 декабря 1925 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 2779. Л. 29).

147 Маяковский В. Немножко утопий про то, как пройдет метрошка // Маяковский В. Полн. собр. соч. Т. 6. М., 1957. С. 110–111 (см. также Гл. II. 2Б).

148 Стенографическая запись беседы с техником Бедрицким, б/д [1934] (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 105).

своевременную задачу. Тогда же в переполненных трамваях ему бросилось в глаза, что люди мечтают о метро[149].

Население привлекалось к участию в обсуждении проблемы через секцию Моссовета по коммунальному хозяйству. У каждого отдела Моссовета имелась своя секция. При секциях действовали комиссии, в состав которых входили депутаты Моссовета и районных советов[150], активисты партии и профсоюзов, а также прочие добровольцы. Решения этих секций были для Моссовета обязательны[151]. В секцию коммунального хозяйства Москвы в апреле 1925 г. входили 282 члена. При МГЖД действовала подсекция[152]. Время от времени руководители секции и подсекции докладывали о ходе работ по проектированию и подтверждали необходимость их продолжения[153].

В ноябре 1925 г. делегация Моссовета вторично отправилась за границу для сбора сведений о различных сторонах коммунального хозяйства. Делегаты посетили Вену, Дрезден, Лейпциг, Берлин, Париж и Лондон[154]. В Париже они осмотрели сооружения метрополитена и ознакомились с техническими подробностями[155]. Французские фирмы предлагали образовать консорциум в составе Омниум Лионнез (L'Omnium Lyonnais), Франко-бельгийской компании (Compagnie Franco-Belg) и компании Томсон-Хьюстон (Thomson-Houston) и совместно с московскими инженерами разработать проект. Готовый план можно было бы представить на рассмотрение французским банкам. Советская же сторона хотела заранее прояснить вопрос с финансированием проекта, ссылаясь на давно идущие переговоры с «Сименсом»[156].

---

[149] Там же. Л. 106–107. Это наблюдение явно противоречит официальной политике в отношении метро в 1929–1930 гг. (см. подр. Гл. II. 2Б).

[150] Москва в административном отношении состояла из нескольких районов, в каждом из которых действовали свой совет и партийная организация.

[151] Wien – Moskau. 1932. S. 12–13.

[152] Доклад о работе секции «МКХ» Моссовета, 24 августа 1925 – 8 февраля 1927 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 5565. Л. 1).

[153] Подсекция МГЖД Моссовета. Протокол 11, 3 декабря 1925 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 2726. Л. 17); Пленум секции «МКХ» Моссовета, 8 декабря 1925 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 4390. Л. 142–147); то же, 18 января 1927 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 4390. Л. 52, 77–83); Пленум подсекции МГЖД, 6 декабря 1927 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 5641. Л. 42).

[154] Материалы делегации, которая в ноябре 1925 г. собирала сведения о коммунальном хозяйстве в Австрии, Германии, Франции и Англии (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 1590. Л. 63).

[155] Протокол беседы с директором Парижского метро, 1925 (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 1580. Л. 2–9).

[156] Запись о беседе с представителями французских фирм, 30 ноября 1925 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 1580. Л. 22–28).

В марте 1926 г. отдел коммунального хозяйства Моссовета поручил фирме «Сименс–Бауюнион» за вознаграждение в размере 25 тыс. руб. составить технический проект Мясницкого радиуса (от центра до Каланчевской пл.), чтобы сравнить его стоимость и возможность реализации с недавно разработанным проектом МГЖД[157]. Для того чтобы расчеты и технические обоснования покоились на идентичном базисе, русская сторона передала фирме Сименс данные геологической разведки, сведения о ценах на рабочую силу и материалы, а также планы канализации и других сетей коммуникаций городского хозяйства. В виде ответного знака доверия русские получили возможность ознакомиться со всеми стадиями проектирования и усвоить ценный опыт. В связи с подписанием договора с фирмой Сименс МГЖД командировало инженеров Розанова и Болдырева в Берлин, Париж и Лондон для уточнения технических вопросов, по которым не было сведений в имеющейся литературе. Розанов хранил в Париже материалы, которые он был вынужден оставить в 1917 г. при возвращении в Россию[158]. Сименс–Бауюнион оценил проект в 100 тыс. марок. Немцы инвестировали деньги в расчете на предоставление им этого заказа[159]. Однако с подписанием договора о проектировании не было предопределено решение о передаче заказа на строительство[160].

Проект «Сименс–Бауюниона» предусматривал строительство метро берлинским способом. Сеть линий протяженностью 80,3 км включала 86 станций, из которых 17 являлись пересадочными. В отношении протяженности путей и количества станций он совпадал с первым проектом Метростроя (ноябрь 1931 г.)[161]. Инженерам МГЖД,

---

[157] Германское посольство в Москве – Министерству иностранных дел Германии, 10 апреля 1926 г. (PA AA R 94567).

[158] Чивчивадзе, начальник МКХ, и Гербко, начальник МГЖД – в Президиум Моссовета, 27 февраля 1927 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 3466. Л. 4); Стенографическая запись беседы с инженером Мышенковым, 31 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 265. Л. 2–3).

[159] Стенографическая запись беседы с инженером Мышенковым, 31 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 265. Л. 3).

[160] Президиум Моссовета, Протокол 12, 18 февраля 1926 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 3872. Л. 127).

[161] Пикуль: Станция «Красные ворота» 1992. С. 44. Только инженер Пикуль, который много лет проработал на Метрострое и имел допуск к служебной документации, оставил свидетельство о предложенной Сименсом сети линий. В источниках, касающихся этого проекта, схема линий не была ни воспроизведена, ни даже описана. Не сохранилось документов по этому поводу и в архиве фирмы «Сименс» в Мюнхене (Справка из архива «Сименса» от 24 октября 1997 г.).

занятым дальнейшей разработкой собственного проекта, материалы Сименса оказались весьма полезны[162].

Проект МГЖД ввиду проблем с финансированием и отсутствием поддержки у общественности создавался как проект режима экономии, по выражению начальника подотдела инженера Мышенкова. Размеры станций и габариты вагонов были по необходимости сведены к минимуму[163]. В противоположность «Сименсу», МГЖД намечал прокладку линий парижским способом. Так решили не только потому, что Розанов имел соответствующий опыт, но главным образом из-за соображений дешевизны. Парижский способ предусматривал строительство тоннелей из камня, тогда как берлинский – из железобетона. Материала для тоннелей, выложенных камнем, в Москве хватало, сталь же была в дефиците и потому дорога[164].

В 1927–1928 гг. проектировщики метро предприняли решительную атаку для ускорения реализации планов. Чтобы инициировать дискуссию в обществе, они выступили с многочисленными статьями и докладами. Главный инженер МГЖД Гербко в своем ведомственном журнале «Коммунальное хозяйство» опубликовал серию статей, которые были изданы также в виде отдельной книги тиражом 5 тыс. экземпляров[165]. Заместитель начальника подотдела Розанов в 1927–1928 гг. в различных журналах поместил целый ряд своих публикаций[166]. На скором приступе к строительству настаивал в ведомственном издании и начальник Московского коммунального хозяйства Лавров[167].

Авторы приводили следующие аргументы в пользу необходимости метрополитена: электрификация пригородных линий приведет к перегрузке трамвайного движения, поскольку трамвай не сможет справиться с перевозкой массы пассажиров, прибывающих на железнодорожные вокзалы. Самым неотложным делом является постройка

---

162 МОКК РКИ. Материал отдела чистки о подотделе «Метрополитен» МГЖД, 9 июня 1930 г. (ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1. Д. 307. Л. 163).

163 Стенографическая запись беседы с инженером Мышенковым, 31 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 265. Л. 4).

164 Гербко. 1927. № 7–8. С. 57. Ср. выступление начальника МКХ Лаврова на пленуме секции «МКХ» Моссовета 18 января 1927 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 2726. Л. 83).

165 Гербко. Проект. 1927; он же. К вопросу. 1927; он же. Московский метрополитен. 1927.

166 Розанов. Метрополитен и пригородное сообщение. 1927; он же. Подземный или надземный метрополитен. 1928; он же. Метрополитен в Москве. 1928; он же. Московский метрополитен. 1928.

167 Лавров. 1927. С. 5–8.

линии от Каланчевской пл. к центру. Уже сейчас, настаивали проектировщики метро, трамваи и автобусы там перегружены. Строительство метро следует начать по возможности быстрее, чтобы в 1930 г. сдать в эксплуатацию первую линию[168]. Гербко представлял оба проекта – МГЖД и Сименс–Бауюнион – и агитировал в пользу первого: смета МГЖД на сооружение первой очереди (Каланчевская пл. – Центр) составляла 22,8 млн руб., тогда как по проекту «Сименса» – 26,4 млн. При сокращении длины станций со 130 до 80 м расходы по проекту МГЖД могли снизиться даже до 18 млн руб. Кроме того, Москва с ее узкими и извилистыми улицами больше походила на Париж, чем на Берлин. Российский климат к тому же явно неблагоприятен для открытых земляных работ (по берлинскому способу)[169]. Требуемые 18 млн руб. можно было раздобыть путем выпуска займа. Уже с 1934 г. прибыль от предприятия обещала перекрыть платежи по строительным расходам[170].

В марте 1928 г. Гербко, Розанов и Мышенков выступили на пленуме подсекции «МГЖД» Моссовета с рефератом о строительстве метро. Подсекция приняла по этому поводу резолюцию, в которой охарактеризовала сооружение метро как «абсолютно своевременное». Для ускорения работы необходимо было составить детальный проект первой линии, проинформировав об этом пролетариат Москвы на рабочих собраниях[171]. В начале мая 1928 г. на IX Всероссийском электротехническим съезде, на котором выступал Гербко, была принята резолюция с требованием незамедлительно начать возведение метрополитена[172].

Попытки 1927–1928 гг. заручиться широкой поддержкой делу метростроительства, вполне возможно, были связаны с одновременно протекавшей дискуссией о первом пятилетнем плане. В случае если строительство метро оказалось бы не включено в этот план, перспективы реализации проекта представлялись весьма туманными. В 1926 г. комиссия Моссовета, обсуждавшая вопрос о финансировании стройки, единственно возможным вариантом решения проблемы признала получение заграничного кредита. Иностранная концессия или создание смешанного акционерного общества полностью исключались[173].

---

[168] Гербко. Московский метрополитен. 1927. С. 52.

[169] Там же. № 7–8. С. 43–59.

[170] Там же. № 9–10. С. 17–20.

[171] Б., В. Пленум подсекции ГЖД. 1928. С. 107–109.

[172] Резолюция Всесоюзного... 1928. С. 63.

[173] Председатель Комиссии по строительству метрополитена Чивчивадзе – в Президиум Моссовета, 26 июля 1927 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 3881. Л. 225–226).

Партийное руководство в вопросе о сооружении метро долгое время не обнаруживало своей позиции. В протоколах Московского партийного комитета этот вопрос не упоминался, за двумя исключениями[174]: на XVI губернской партконференции в ноябре 1927 г. председатель Моссовета К. В. Уханов высказался за метро, но ограничился замечанием, что дело это требует серьезных средств и должно рассматриваться как второстепенная задача[175]. В дискуссии этого пункта коснулся только начальник Московского коммунального хозяйства Лавров, призвавший включить метро в пятилетний план развития народного хозяйства[176]. Партконференция единогласно приняла резолюцию, в которой говорилось, что пятилетний план должен решить ряд важных задач в области коммунального хозяйства, в том числе строительство нового водопровода, расширение канализации и городского транспорта. Проблемы городского сообщения «особенно неотложны и ставят строительство метрополитена [...] на повестку дня»[177]. В мае 1928 г. бюро Московского комитета ВКП(б) заслушало доклад о работе московской коммунальной службы и отметило в своей резолюции, что необходимо приступить к строительству метро и изыскать требуемые для этого средства[178].

Данное постановление соответствовало тогдашнему уровню разработки пятилетнего плана. Вариант перспективного плана развития коммунального хозяйства, который в июле 1927 г. обсуждался в государственном министерстве планирования, Госплане, содержал пункт о строительстве первой очереди метрополитена[179]. Однако в дальнейшем этот пункт из плана первой пятилетки исчез. В опубликованном в 1929 г. тексте плана метро не упоминается[180]. Поскольку Московская область (вместо губернии) была образована только в 1929 г. в ходе административно-территориальной реформы, пятилетний план для этой области был составлен с опозданием. Соответ-

---

[174] ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 8–12.

[175] XVI Московская губернская конференция ВКП(б). М., 1927. С. 447–448.

[176] Там же. С. 464.

[177] Там же. С. 598. Протокол 16. Губернская партконференция, 20–28 ноября 1927 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 8. Д. 12а. Л. 20).

[178] Бюро МК ВКП(б). Протокол 27, 15 мая 1928 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 9. Д. 19. Л. 96).

[179] Госплан СССР, пленум Комиссии по обсуждению перспективного плана развития народного хозяйства. Протокол 49, 25 июля 1927 г. (РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 24. Д. 2. Л. 235).

[180] Пятилетний план. 1929.

ствующие директивы еще предусматривали строительство метро[181]. Однако подготовленный в начале 1930 г. проект плана отмежевался от этого пункта и предусмотрел выделение на строительство метро инвестиций в размере 30 млн руб. только в последний плановый год (1932/33)[182]. В окончательно же принятом варианте говорилось лишь о 10 млн руб. для подготовки строительства в 1932/33 плановом году[183]. Источники по этому вопросу имеют множество лакун, и потому процесс принятия решения не поддается детальной реконструкции. Однако отсрочка начала метростроительства в связи с составлением пятилетнего плана стоит в одном ряду с политическими событиями конца 1928 – начала 1931 г. вокруг проектирования метро, о которых речь пойдет далее.

Б) Отсрочка строительства. 1928–1930 гг.

В сентябре 1928 г. Президиум Моссовета решил попытаться профинансировать строительство метро с помощью создания акционерной компании. Образовали комиссию из представителей различных трестов, банков и ведомств[184]. Комиссия нашла строительство метро своевременным, организацию акционерного общества целесообразной и поручила своим членам вносить предложения.

В начале ноября 1928 г. ответы на запрос комиссии поступили: государственный Электротрест (ГЭТ) был готов внести капитал в размере стоимости поставляемого им электрооборудования, однако не получил на это разрешения Высшего Совета народного хозяйства (ВСНХ). То же относилось и к Московской государственной электростанции (МОГЭС). Управление московского коммунального хозяйства одобрило участие МГЖД в капитале обществе. Металлургический синдикат предпочел не становиться акционером общества, но поставлять металл в обмен на долгосрочные кредиты. Центральный коммунальный банк (Цекомбанк) выражал готовность принять уча-

---

[181] Директивы к составлению пятилетнего плана развития народного хозяйства Московской области, б/д [середина 1929 г.]. Директивы предположительно составлены Плановой комиссией Моссовета (ЦГАМО. Ф. 178. Оп. 1. Д. 224. Л. 61).

[182] Московская областная плановая комиссия: Материалы по пятилетнему плану. М., 1930. Т. 1. С. 146.

[183] Плановая комиссия ГУБЭКОСО Моссовета (Губплан). Сектор коммунального хозяйства. Разъяснения к пятилетнему плану развития коммунального хозяйства Москвы и Московской области на 192/29 – 1932/33 гг., б/д [1930] (ЦГАМО. Ф. 178. Оп. 1. Д. 375. Л. 28).

[184] Президиум Моссовета, Протокол 68, 14 сентября 1928 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 19. Д. 351. Л. 25).

стие в размере 5 млн руб. при условии, что проект будет утвержден правительством. Аналогичным образом отозвался Промышленный банк (Промбанк). Председатель ВСНХ В. В. Куйбышев назвал метро крайне необходимым делом и обещал всяческую поддержку со стороны промышленности. Начальник МГЖД Бутусов и Эйсман из областной плановой комиссии заключили из этого, что ВСНХ, возможно, отменит прежние ограничения[185].

В статье под заголовком «Весной 1929 г. начнется строительство московского метрополитена» газета «Правда» 2 ноября 1928 г. сообщила, со слов Бутусова, который был также членом Президиума Моссовета, что сооружение метро «поставлено на практические рельсы». Создание акционерного общества было практически завершено, еще в 1928 г. должны были поступить инвестиции в размере 3,5 млн руб., а в последующие годы они ожидались в общей сумме 55 млн руб.[186]

Однако 10 ноября 1928 г. на своей странице в «Правде» Рабоче-крестьянская инспекция (Рабкрин) в ответ поставила вопрос, действительно ли Моссовет принял соответствующее решение и не лучше ли было пустить эти миллионы на строительство фабрик и жилых квартир?[187] После того как в течение двух недель Моссовет не дал официального ответа, Рабкрин повторила свой вопрос, отведя освещению темы целую газетную полосу. Сообщалось, что рабочие крупных московских предприятий на своих собраниях протестовали против строительства метро. Пленум Моссовета, районные советы и профсоюзы не занимались этим вопросом, рабочие не были опрошены. Распоряжение о мобилизации средств на строительство метро следует немедленно приостановить, а вопрос передать на обсуждение широких масс. Были опубликованы несколько писем рабочих, которые в один голос утверждали, что есть более срочные дела, чем метрополитен. Рабочие нуждаются в достойных жилищах, школах, больницах, а не в дорогой роскоши метрополитена. Лишь меньшинство, которое на трамвае постоянно опаздывало на работу, высказалось за метрополитен[188].

Не исключено, что эти протесты действительно отражали мнение народной массы. Уже упоминались сетования проектировщиков ме-

---

[185] Бутусов, Эйсман. Доклад по вопросу организации акционерного общества для строительства метрополитена, 17 ноября 1928 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6591. Л. 3–6).

[186] Правда. 1926. 2 ноября. № 256. С. 2.

[187] Правда. 1928. 10 ноября. № 261. С. 7.

[188] Правда. 1928. 24 ноября. № 273. С. 6.

тро на недостаточную поддержку среди населения. Тем не менее при оценке этой кампании следует иметь в виду, что активность Рабкрина в значительной мере направлялась сверху. Сталин все чаще использовал этот институт для дискредитации своих противников[189]. В 20-х гг. Москва при партийном секретаре Угланове стала оплотом правых в партии. Партийное руководство Москвы в 1928 г. критиковало курс Сталина на форсированное развитие тяжелой индустрии, что соответствовало специфике Московского региона, где преобладали текстильная промышленность и производство потребительских товаров. Нападки Рабкрина на Моссовет в ноябре 1928 г. совпали по времени со смещением Угланова и его сторонников. Новым партийным лидером Москвы стал Бауманн, проводивший политику в сталинском духе, который оставался на своем посту до марта 1930 г., когда после критики Сталиным эксцессов коллективизации («головокружение от успехов») он был отправлен в Среднюю Азию, а на его пост вступил Каганович[190]. Уханов, председатель Моссовета с 1926 г., оставался на своей должности, пока в феврале 1931 г. не был заменен Булганиным[191].

На телефонный запрос из Совнаркома два дня спустя после первой статьи Рабкрина Моссовет официально опроверг слухи, что начало строительства метрополитена намечено на 1929 г.[192] С письменным ответом в «Правду» дело затягивалось, поскольку послание в Моссовете готовили весьма тщательно, текст его неоднократно переписывался[193]. С одной стороны, Моссовет находился под сильным давлением и должен был отступить с позиций, которые осмелился занять. С другой, он не хотел уступать слишком много и отказываться от идеи принципиальной необходимости метро. Тем временем Бутусов и Эйсман напрасно пытались коренным образом изменить ситуацию, предложив 17 ноября 1928 г. Президиуму Моссовета проект резолюции о начале строительства метро в 1928/29 г.[194]

---

[189] См.: Rees. State Control. 1987. P. 144–170. В августе 1926 г. Рабкрин оценивала проектирование метро как «полезное и необходимое» дело и предлагала Моссовету продолжить эту работу.

[190] Shimotomai. 1991. P. 2–4.

[191] Merridale. 1990. P. 97.

[192] Волков, заместитель председателя Моссовета – в Отдел по работе с письмами при СНК СССР, телефонограмма 12 ноября 1928 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 5691. Л. 14).

[193] Моссовет, материал для ответа в «Правду», ноябрь 1928 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 6313. Л. 1–122).

[194] Там же. Л. 11.

Ответ Моссовета на нападки со стороны Рабкрина был напечатан в «Правде» 1 декабря 1928 г.[195] Президиум Моссовета заверял, что относительно сроков начала строительства и финансирования решение отнюдь не принято. Разумеется, общественность будет привлечена к обсуждению этих проблем. Однако прежде надо тщательно подготовить вопрос[196]. Далее следовало детальное обоснование необходимости строительства метрополитена: нельзя противопоставлять сооружение метро жилищному или промышленному строительству, поскольку рост индустрии и населения находится в прямой связи с транспортной проблемой. Население Москвы выросло до 2,8 млн чел. Протяженность трамвайных линий с 1913 г. увеличилась на 34 %, количество вагонов – на 31 %. Число же пассажиров поднялось с 257 до 611 млн чел. Трамваи и автобусы больше не могли удовлетворять потребности населения. Только в 1927/28 г. от несчастных случаев на трамвайных путях погибли 624 чел. На некоторых участках московские улицы достигли предела пропускной способности, и хотя в городе имелось всего 3500 грузовых и легковых автомобилей, но их количество обещало резко возрасти. Число трамвайных вагонов нельзя было произвольно увеличивать, так как это грозило параличом всего уличного движения. Далее, московский железнодорожный узел в настоящее время находится в стадии электрификации. Вдоль электрифицированных путей вокруг Москвы вырастет численность населения. Однако живущие в пригородах рабочие будут терять много времени по пути на рабочее место из-за сложностей внутригородского сообщения.

Рабкрин удовлетворился этим ответом: «Мы не ставили под сомнение идею строительства метро, но мы сомневались и продолжаем сомневаться в разумности решения начинать строительство сейчас, когда у нас есть более насущные нужды». Получив согласие Моссовета на то, чтобы до начала строительства подключить к обсуждению массы на рабочих собраниях, секциях и пленумах советов, Рабкрин счел свою цель достигнутой[197]. Секция Моссовета, ведавшая коммунальным хозяйством, вскоре, 15 января 1929 г., поручила тресту МГЖД «разработать вопрос о городском транспорте с собственным железнодорожным полотном (метрополитен)»[198]. Проектировочные работы, таким образом, могли быть временно продолжены.

---

[195] Правда. 1928. 1 декабря. № 279. С. 5.

[196] Там же.

[197] Там же.

[198] Пленум секции «МКХ» Моссовета, протокол 22, 15 января 1929 г. (ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 11. Д. 7268. Л. 138).

В 1930 г. в ходе инициированного процессом Промпартии поиска козлов отпущения и мнимых саботажников в народном хозяйстве аппарат МГЖД был подвергнут чистке. Проведение ее было поручено в марте 1930 г. местным органам Комиссии партийного контроля / Рабоче-крестьянской инспекции (КК РКИ)[199]. Чистка преследовала цель устранить остатки унаследованного от царского времени чиновничьего аппарата, заменив их надежными новыми кадрами[200].

Комиссия подвергла ревизии и подотдел по проектированию метрополитена и пришла к сокрушительному выводу: в течение семи лет за закрытыми дверями составлялся проект, о котором не были проинформированы массы рабочих. 500 тыс. руб., которые лучше было бы потратить на улучшение трамвайного сообщения, оказались выброшены на ветер. Проектные работы велись нарочито неспешно, без должного руководства и контроля, без календарного плана и отчетности. При этом вопрос о необходимости метро так и не был прояснен. Представленный проект не в состоянии покончить с транспортным кризисом, поскольку затрагивает максимум четверть всего пассажиропотока. Ответить за разбазаривание общественных денег должны бывший начальник МГЖД Бутусов, его заместитель и в последующем преемник Нежис, главный инженер Гербко, начальник подотдела Мышенков и его заместитель Розанов. Их следует привлечь к ответственности[201].

Комиссия не просто механически искала виновников, но профессионально подошла к анализу деятельности проектировщиков метро. Ее прежде всего занимал вопрос об эффективности проектировочных работ, которая действительно была невелика, если учесть, что фирма Сименс–Бауюнион разработала свой проект в течение нескольких недель. То есть возникает вопрос, является ли строительство метро верным решением проблемы городского транспорта в Москве? Были опрошены специалисты, подготовлены статистические материалы, проанализированы основные транспортные потоки, представлены расчеты и предложены альтернативные метрополитену варианты решения проблемы. Приговор комиссии по чистке, безусловно, был

---

[199] Председатель Центральной комиссии по чистке аппарата Петерс, заместитель наркома РКИ Павлуновский – наркому РКИ РСФСР, 22 марта 1930 г. (ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1. Д. 307. Л. 107). КК РКИ была образована в 1923 г. в результате слияния Комиссии партийного контроля и Рабоче-крестьянской инспекции.

[200] РКИ Московской области. Тезисы к чистке МГЖД, 24 апреля 1930 г. (ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1. Д. 307. Л. 101–102).

[201] Рабочее бюро по чистке аппарата МГЖД, протокол 7, 31 июля 1930 г. (ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1. Д. 306. Л. 12); протокол 11, 8 августа 1930 г. (ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1. Д. 307. Л. 11).

пристрастным, но основывался не столько на личностных, сколько на деловых мотивах. Аргументация, к которой прибегала комиссия, не дает оснований полагать, что она руководствовалась антиурбанистическими соображениями (см. об этом ниже).

Анализ транспортных потоков, говорилось в отчете комиссии, показал, что на долю центра приходилось всего 23 % городского движения. При этом речь шла по преимуществу о транзитном движении. Большинство пассажиров следовало через центр только потому, что не было возможности его миновать. Центр города можно было разгрузить за счет рационализации трамвайных и автобусных маршрутов и более эффективного регулирования транспортных потоков. В центре города на перекрестках можно было проложить небольшие трамвайные тоннели. Линии пригородных поездов следовало продолжить от Каланчевской пл. к центру, чтобы пассажиры экономили деньги при пересадке на городской транспорт. Главную нагрузку на узких центральных улицах – как обычно случается за границей – должны были взять на себя автобусы. Более дешевым и неотложным вариантом, по сравнению с метро, представлялось строительство новых и расширение прежних трамвайных линий на окраинах, где жила масса столичного населения[202].

Уже с 1928 г. среди разработчиков планов строительства метро курсировали слухи о закрытии их конторы. «У нас было такое настроение, что завтра придем, нам скажут: сворачивайте работы, или наоборот – разворачивайте работу», – вспоминал позднее один из проектировщиков[203]. Под давлением политических обстоятельств и угрозы ликвидации руководство МГЖД 29 октября 1929 г. постановило завершить работу над проектом к 1 апреля 1930 г.[204] В июле 1930 г., во время проведения чистки, план был оформлен. До конца года еще решали вопрос о сдаче материалов в печать[205]. В это время значительная часть проектировщиков была арестована как вредители. За ходом печати следил молодой инженер И. Е. Катцен, член партии, который пришел в подотдел после окончания учебы

---

[202] МОКК РКИ. Материал бюро по чистке подотдела «метрополитен» МГЖД, 9 июня 1930 г. (ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1. Д. 307. Л. 164–169); приложение к докладу инспекции от 9 июня 1930 г. (ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1. Д. 1666. Л. 11–14).

[203] Стенографическая запись беседы с техником Бедрицким, б/д [1934] (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 108).

[204] МОКК РКИ. Материал бюро по чистке подотдела «метрополитен» МГЖД, 9 июня 1930 г. (ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1. Д. 307. Л. 164).

[205] Стенографическая запись беседы с техником Бедрицким, б/д [1934] (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 108).

сти метрополитена. Сотрудники МГЖД, участвовавшие в разработке проекта, были предоставлены самим себе и вынуждены в одиночку решать принципиальные вопросы, тогда как широкая общественная критика могла бы облегчить принятие сложных решений[209].

Проект МГЖД во многом совпадал с планом Московской городской думы 1912 г. и различался лишь в том, что не предусматривал соединения метро с железнодорожными путями и намечал четвертую диаметральную линию (см. рис. 14). В первую очередь предстояло пробить линии от центра к Сокольникам и Смоленскому рынку (1), а также к Белорусскому вокзалу (2). Метро планировали проложить на небольшой глубине по парижскому способу. Профиль тоннелей намечался несколько меньше, чем на железной дороге. Движение железнодорожных составов по подземным путям, таким образом, исключалось. Общая протяженность линий составляла около 50 км[210].

Арест инженеров-проектировщиков и закрытие конторы «Метрополитен» не означало, что тем самым отбрасывалась идея подземной железной дороги. Руководство города позаботились о том, чтобы готовый проект был отпечатан и сохранен в архиве. После окончания работы и ареста инженеров в роспуске подотдела была даже своя внутренняя логика: на время отпала надобность в проектировании, тем более что, кроме арестованных, никто не был в состоянии заняться этим делом.

Катастрофическое положение с московским трамваем побудило Президиум Моссовета осенью 1930 г. создать комиссию по изучению вопроса. В октябре 1930 г. в журнале «Коммунальное хозяйство» комиссия опубликовала результаты своей работы под грифом ни к чему не обязывающих «материалов», оценив состояние трамвайного сообщения как близкое к параличу. По сравнению с 1913 г. объем перевозок пассажиров вырос на 219 %, расширение же трамвайных линий уступало этой динамике (см. табл. 3).

Таблица 3

Трамвайное сообщение в Москве, 1913–1930 гг.[211]

Год	Протяженность линий (км)	Количество вагонов (шт.)	Число пассажиров (млн чел.)	Население Москвы (млн чел.)	Число поездок на одного жителя в год
1913	261,4	816	247	1,7	148
1930	350,0 (+ 34,1 %)	1350 (+65,5 %)	820 (+219 %)	2,5 (+48 %)	328 (+122 %)

209 Мышенков, Мошков. Готовы ли мы. 1930. Т. 1. С. 13.

210 Там же. Т. 1. С. 13–14; Т. 2. С. 60–65.

211 Лизин. 1930. С. 46. Дополнено сведениями о численности населения Москвы из издания: Shimotomai. 1991. P. 7; Colton. 1995. P. 758.

До конца пятилетки протяженность трамвайных путей должна была вырасти до 480 км, количество вагонов – до 2360, число пассажиров – до 1400 млн. Дальнейшее расширение трамвайных путей в центре города оказывалось невозможным. Уже теперь МГЖД вынуждено было сократить количество остановочных пунктов, чтобы не парализовать уличное движение. Население Москвы к 1932 г. обещало вырасти до 3 млн чел. – и этот прогноз сбылся. Все важные учреждения располагались в городском центре, и именно здесь следовало по возможности скорее начать строительство метро. Одна линия могла бы перевозить в час 60 тыс. пассажиров, тогда как трамвай – только 12 тыс. До 1932 г. следовало сдать в эксплуатацию по меньшей мере участок на Мясницкой ул. На период до полного сооружения линии метро его можно было использовать как трамвайный тоннель. Полный отказ от трамваев невозможен; проблема имеет не просто коммунальный характер, но касается столицы Советского Союза[212].

Доклад следующей, созванной Моссоветом в конце октября 1930 г. комиссии, подписанный среди прочих Эйсманом, который, как отмечалось, уже в конце 1928 г. вместе с Бутусовым пытался добиться решения о начале строительства, оценивал организацию новых транспортных средств (метро, трамвайные тоннели, подвод пригородных поездов к центру) как необходимое дело. Но поскольку дело с осуществлением этих проектов затянулось, в качестве первоочередной меры предлагалось развить автобусное сообщение[213]. Чтобы дать МГЖД возможность спокойно работать, в течение года без санкции Моссовета в этом учреждении запрещалось производить дальнейшие ревизии и чистки[214].

В) Дискуссия о метрополитене и революционный взгляд на городскую планировку

Если в декабре 1928 г. важную роль в нападках на Моссовет и, вероятно, при исключении строительства метро из первого пятилетнего плана сыграл конфликт между группой Сталина и московским правым крылом партии, то в 1930 г. при аресте проектировщиков метро атмосферу определяла кампания против «буржуазных специали-

---

[212] Лизин. 1930. С. 46–49.

[213] Заключение комиссии, образованной по решению Моссовета от 23 октября 1930 г. для изучения положения в МГЖД. Подписано Прокофьевым, Эйсманом, Цейтлиным, 11 декабря 1930 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 12. Д. 58. Л. 32).

[214] Проект резолюции Президиума Моссовета. Подписан Прокофьевым, Эйсманом, Цейтлиным, Розенплатом, 11 декабря 1930 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 12. Д. 58. Л. 22).

стов» и «вредителей». Тем не менее сыграл свою роль и некий третий фактор.

Инстанции, которым собственно и принадлежало право принять решение, а именно Московский партийный комитет и ЦК ВКП(б), в 1929/30 г. никак не касались темы метрополитена. Неудивительно, что решения Московской парторганизации 1927–1928 гг. никогда больше не упоминались, так как они принимались отправленными в отставку «уклонистами». Новое руководство в лице Бауманна, а с марта 1930 г. – Кагановича какое-то время воздерживалось от любых высказываний за или против метрополитена.

Выжидательная позиция партии была связана с тем, что в период «культурной революции» 1928–1931 гг. широко дебатировались радикальные концепции городской планировки в духе «дезурбанизации»[215]. До тех пор, пока не было вынесено принципиальное решение о будущей реконструкции города и до конца не выяснено, будет ли Москва продолжать существование в прежней форме, не имело никакого смысла предрешать вопрос о начале строительства и конкретных линиях проведения метро[216]. Одновременно нужно было оставить пространство для маневра, чтобы не дискредитировать властные структуры официально принятым решением. На этом фоне становится понятным, почему в московском муниципалитете и после событий 1930 г. не отказались от идеи метрополитена.

Начало дебатов о метро в связи с вопросом городской планировки относится еще к дореволюционному периоду. Уже в 1914 г. инженер И. Касаткин подверг критике все предложенные проекты городской железной дороги, поскольку они не учитывали разрастание Москвы в будущем, и предложил принципиально иную альтернативу: Касаткин представлял себе будущую Москву как децентрализованный мегаполис, с целым рядом второстепенных центров, удаленных от исторического ядра города на расстояние 6–8 верст (см. рис. 15). Каждый из таких центров должен был располагать лучевой по форме сетью коммуникаций с трамваями и полной инфраструктурой, чтобы разгрузить центральную часть города. Связь этих пунктов между собой и с главным центром призвана была осуществлять городская железная дорога с 6 радиальными линиями. Из общей ее протяженности в 135 верст более половины приходилось на наземную часть, проходящую по насыпям[217].

---

[215] См.: Starr. 1978. P. 207–240.

[216] Это обстоятельство уже отмечалось в литературе: Wolf. 1994. P. 25–27.

[217] Касаткин. 1914. С. 1–17.

резонанс в обществе, намечалось даже приступить к некоторым подготовительным работам. Однако на официальном уровне план так и не был принят[221].

1928–1931 гг. стали периодом расцвета «социалистического» городского планирования и архитектуры. Целый ряд градостроителей, ободренных поддержкой партийного руководства, предлагали революционные концепции развития советских городов[222]. Велись оживленные дебаты о том, что составляет суть социалистического города в противоположность капиталистическому[223]. Самыми известными участниками этих дебатов были архитекторы Л. Сабсович[224] (концепция «Урбанизм»), М. Охович («Дезурбанизация»), М. Гинзбург («Зеленый город»), Н. Ладовский («Параболообразный город»), Н. А. Милютин[225] («Соцгород») и Ле Корбюзье[226] («Город небоскребов»)[227]. Некоторые архитекторы, например Гинзбург, выступали за децентрализацию Москвы[228], другие, как Корбюзье, описывали свое видение совершенно нового города, который должен быть построен на месте Москвы[229].

Некоторые из тогдашних концепций планировки города предусматривали также метро и городские железные дороги. Ле Корбюзье, например, полагал, что метро из-за его преимуществ зимой как будто создано для Москвы. Линии метрополитена ни в коем случае не следовало ориентировать по городским улицам, их задача – обеспечивать кратчайшую связь между двумя пунктами. Схема линий должна быть простой и запоминающейся. Трамвайное движение совершенно упраздняется[230].

П. И. Лопатин, который через несколько лет писал пропагандистские брошюры о реконструкции Москвы и строительстве метро[231], в 1928 г. изображал грядущую Москву как зеленый, солнечный город-сад с метрополитеном и трамваем на эстакадах. Кремль станет музеем,

---

[221] Милютин. 1992. С. 9–11.

[222] О планах городской застройки Москвы до 1931 г. подр. см.: Colton. 1995. P. 215–247 (с эскизами). Дельный обзор современника событий см.: Горный. 1931.

[223] Starr. 1978. P. 209–210.

[224] Сабсович. 1929.

[225] Милютин. 1930/1992.

[226] Горный. С. М. Ле Корбюзье... 1930. С. 16–17; Ле Корбюзье. 1931. С. 25–31.

[227] Хан-Магомедов. 1983. С. 333–341; Ср.: Паркинс. 1953. С. 20–24.

[228] Милютин. 1930/1992. С. 3.

[229] Ле Корбюзье. 1931. С. 25–31.

[230] Там же. С. 26.

[231] Лопатин. От старой к новой... 1933; он же. Первый советский... 1934; он же. Первая поездка. 1935.

правительство переедет на окраину города, в центре Москвы он видел большие бульвары и высотные дома. С севера на юг и с востока на запад город пересекают несколько подземных и надземных железнодорожных линий. Поезда метро следуют с более высокой скоростью в интервале от одной до полутора минут. Метро дойдет до пригородов и даст людям возможность жить на лоне природы, не заставляя в то же время отказываться от культурных удобств центра[232].

В 1930 г. Всероссийское общество рационализации строительства разослало многочисленным архитекторам и градостроителям анкету, в которую среди прочих был включен пункт о городских средствах сообщения. Результатом стал целый калейдоскоп различных мнений. Метрополитен упомянули в ответах лишь некоторые: С. Гуревич («Зеленый город») отозвался о метро как о второстепенном виде городского транспорта, так как он не способствовал децентрализации жилой зоны. Н. В. Докучаев из Ассоциации новых архитекторов, напротив, весьма высоко оценивал значение трамвая и метро для центральной части города, в отличие от идеи проведения в город железной дороги[233]. П. Кожанин из Всесоюзного совета жилищных кооперативов ратовал за новое жилое строительство в хорошо оснащенных пригородах, сэкономив на сооружении дорогого метро[234]. В. Коларов, член Исполнительного комитета Коминтерна, назвал метро ненужным делом, отвечающим потребностям капиталистического города[235]. К. С. Мельников (Ассоциация новых архитекторов) отвергал метрополитен как пустую затею, отдавая предпочтение в будущем автобусам, трамваям и тротуарным ленточным транспортерам. Профессор В. Н. Образцов из Московского института инженеров путей сообщения в том же духе выступал за автобусы и ленточные транспортеры на тротуарах, призывал из гигиенических соображений свести подземное движение до минимума, но одобрял электрическую железную дорогу на виадуках. Т. Б. Пузис из Госплана заклеймил метрополитен за бесперспективную расточительность[236]. Н. Соболев (Московское общество архитекторов) намеревался децентрализировать Москву, связав новые центры линиями городской железной дороги и упразднив трамвай[237].

---

232 Лопатин. Город будущего. 1928. С. 16–17, 24–26.

233 Горный. Социалистическая реконструкция. 1931. С. 87–88.

234 Там же. С. 92.

235 Там же. С. 95.

236 Там же. С. 107–110.

237 Там же. С. 127.

О конкретном плане строительства метро в Москве в 20-е гг., за исключением упомянутых сотрудников МГЖД, высказывались лишь немногие специалисты. Задуманная проектировщиками широкая дискуссия так и не стала реальностью. Одно из немногих высказываний эксперта со стороны прозвучало в 1929 г. Н. Калашников не отвергал идеи строительства метро, но опасался, что до открытия первой линии, которое могло последовать не ранее 1933 г., наступит паралич городского движения, и предлагал поэтому в качестве первоочередной меры – как и Московская городская дума в 1911 г. – прокладку трамвайного тоннеля длиной 800–900 м между Театральной пл. и пл. Ногина (до 1924 и после 1992 г. – Варварские ворота)[238].

А. И. Колычев, выступавший за трамвайный тоннель, был принципиально против метро: оно не является логическим очередным этапом эволюции городского транспорта после трамвая и тем более – конечным пунктом технического развития. Будущее принадлежит автомобильному и воздушному транспорту. Пассажиры метро вынуждены отказаться от солнца и воздуха и отправиться под землю. Но человек предпочитает наземные виды сообщения. «Не обязан ли человек XX столетия, в особенности социалистический человек, вывести себя из-под земли на свет и солнце?» В Лондоне и Берлине динамика автобусного сообщения опережала метро. Автобусы не требовали столь высоких инвестиций и быстрее окупали себя. В случае изобретения новых видов городского транспорта можно было быстрее перестроиться, продав автобусы мелким городам и заново инвестировав капитал. Все более обременительный транспортный кризис в Москве нужно анализировать критически: в 1929 г. транспортные средства состояли из 26,3 тыс. извозчиков (в том числе грузовых), 3235 автомобилей, 173 автобусов и 1426 вагонов трамвая. Многочисленных извозчиков можно заменить относительно небольшим числом такси и грузовиков. О перегрузке уличного движения говорить не приходится, если сравнить ситуацию в Москве с заграничной: в Лондоне насчитывалось 2500 трамвайных вагонов, 4400 автобусов и 250 тыс. автомобилей; в Берлине – 2900 трамвайных вагонов, 200 автобусов и 44 тыс. авто. Перегрузка московских улиц является следствием неспособности урегулировать уличное движение и результатом того, что трамвайные линии без необходимости проложены через центр города[239].

---

238 Калашников. 1929. С. 71–79. См. также Гл. II. 1В.

239 Колычев. 1929. С. 48–56.

Профессор Розанов критиковал предложенное направление линий как негодное, поскольку железнодорожные пути в этом случае оказались бы слишком удалены от центра города. Сравнение с заграницей свидетельствует, подчеркивал Розанов, что проведение железнодорожных линий через центр вполне осуществимо. Он предлагал проложить вдоль Бульварного кольца железнодорожную петлю, соединенную подъездными путями с каждым вокзалом, чтобы пассажиры из пригорода могли без пересадки добраться до центра Москвы. Поезда следовали по кольцу вокруг города и затем возвращались на свою радиальную линию. В сочетании с метрополитеном этот проект, по убеждению его автора, мог решить транспортную проблему «большой Москвы»[242]. Ядром более детально проработанного проекта НКПС 1930/31 г. была идея о прокладке через центр города железнодорожных линий с севера, востока и юго-востока (см. рис. 17)[243].

Политическое решение о начале строительства. 1931 г.

А) Вмешательство партии

До 1931 г. Москва в административном отношении находилась в подчинении непосредственно Областного исполнительного комитета и Московского областного комитета партии [МК ВКП(б)]. Московская область была образована в 1929 г. из прежних губерний Московской, Рязанской, Тульской, Тверской и части Калужской и к 1931 г. включала 151,7 тыс. кв. км (вдвое больше, чем площадь Баварии) с 11,36 млн жителей[244]. Правда, Москва в 1929 г. получила самостоятельный бюджет и подотдел в структуре Областного исполкома для управления городским коммунальным хозяйством. За этим стояла идея, что Москва как центр индустриального пролетариата, в духе марксистского положения о преодолении различий между городом и деревней, окажет позитивное воздействие на сельскую округу. Город и область имели совместный Президиум и Исполком[245]. Однако вскоре стало ясно, что таким способом Москвой с ее 2,78 млн жителей (1931 г.) нельзя эффективно управлять.

Опасное обострение кризиса московского коммунального хозяйства побудило в 1930 г. областной партийный комитет вмешаться.

---

242 Розанов. Метрополитен и пригородное сообщение. 1927. С. 15–18.

243 Куренков. Реконструкция... 1935. С. 8. Ср.: Катцен. Проект Московского метрополитена (по варианту, разработанному трестом МГЖД). 1931. С. 21.

244 Shimotomai. 1991. P. 4–7.

245 Алещенко. 1976. С. 352–353.

В апреле 1930 г. близкий соратник Сталина Л. М. Каганович занял пост первого секретаря Московского областного комитета партии[246]. Каганович, который одновременно являлся ключевой фигурой в ЦК и Политбюро, в последующие месяцы и годы проявил себя движущей силой при решении назревших проблем Москвы. Обилие постов и функций облегчало ему действенно проводить в жизнь замыслы в области коммунального хозяйства.

В декабре 1930 г. было проведено новое районирование Москвы и одновременно принято решение обратиться к насущным вопросам московского коммунального хозяйства. Президиуму Моссовета поручили представить основные генеральные линии развития Москвы как политического, экономического и культурного центра на последующие 10–15 лет[247].

В начале 1931 г. Московский комитет партии устроил слушания по отдельным отраслям коммунального хозяйства. На совещание помимо партийных функционеров были приглашены также ведущие служащие и рабочие коммунальных предприятий. От них настойчиво потребовали без обиняков изложить все неполадки[248]. На заседании о трамвайном движении 9 февраля 1931 г. открылась безрадостная картина: пути и подвижной состав устарели и даже примерно не соответствовали росту пассажиропотока, не говоря о том, что четверть всех вагонов из-за поломок была исключена из эксплуатации[249].

Немного позднее партия сделала оргвыводы из состояния коммунального хозяйства столицы, предоставив городу собственное муниципальное управление и комитет партии. Инициатива исходила от Кагановича, который доложил вопрос на Политбюро. 20 февраля 1931 г. Политбюро приняло решение направить соответствующую

---

[246] Лазарь Моисеевич Каганович (1893–1991) родился в селе в Киевской губернии, обучался ремеслу сапожника, в 1911 г. вступил в партию большевиков. В годы Гражданской войны он служил комиссаром, в 1922–1924 гг. – заведующий отделом кадров ЦК ВКП(б), в 1924–1925 гг. и в 1928 г. занимал пост секретаря ЦК, в 1925–1928 гг. – руководитель партийной организации на Украине, член Политбюро с июля 1930 г. С апреля 1930 по май 1935 г. он работал Первым секретарем Московского областного комитета партии, в феврале 1931 – январе 1934 г. одновременно состоял Первым секретарем Московского городского комитета, с 1935 г. – народный комиссар путей сообщения, затем на различных ответственных постах. В 1957 г. в ходе десталинизации отправлен в отставку (Colton. 1995. P. 783).

[247] Пленум МК ВКП(б). Протокол 4. 8–10 декабря 1930 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 12. Д. 49. Л. 18–23); Бюро МК ВКП(б). Протокол 27. 4 декабря 1930 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 12. Д. 58. Л. 109–110).

[248] Стенограмма совещания в МК ВКП(б), 9 февраля 1931 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 13. Д. 85. Л. 1–101, здесь л. 1).

[249] Там же. Л. 3–13.

резолюцию в Моссовет и заседавшему в Москве второму съезду областных советов[250], что и было сделано три дня спустя[251]. 24 февраля последовало аналогичное постановление областного комитета партии о парторганизации[252].

Городская парторганизация оформилась 25 февраля 1931 г.[253] Вновь образованный Московский городской комитет [МГК ВКП(б)] был тесно связан персональными узами с областным комитетом [МК ВКП(б)], что, с одной стороны, ограничивало его самостоятельность, но, с другой, придавало городу больший вес. Каганович занимал пост Первого секретаря обеих организаций, в МК ему помогал Второй секретарь Каминский, в МГК – Рындин (с 1932 г. Хрущев)[254]. Некоторые члены бюро МГК[255] одновременно заседали в Бюро МК[256]. На административном уровне был образован городской исполнительной комитет с Президиумом Моссовета как непосредственным руководящим органом. Председателем Моссовета был избран Булганин[257]. В Президиум Моссовета входили первый и второй секретари МГК[258].

---

[250] Политбюро. Протокол 27, 25 февраля 1931 г. (решение от 20 февраля 1931 г.) (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 814. Л. 11–12). Объединенный пленум Московского комитета партии и Московской контрольной комиссии от 25 февраля 1931 г. высказался о решении Политбюро и Бюро Московского комитета, отдавая последнему приоритет в этом начинании.

[251] Рабочая Москва. 1931. 25 февр. № 55. Ср.: Merridale. 1990. P. 97.

[252] Рабочая Москва. 1931. 27 февр. № 57.

[253] Московская городская партийная конференция. Протокол 1, 25 февраля 1931 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1. Л. 12).

[254] Никита Сергеевич Хрущев (1894–1971) в годы Гражданской войны являлся комиссаром Красной армии, затем на партийной работе на Украине, в 1931–1932 гг. – председатель одного из районных советов Москвы и районный парторганизации, в 1932–1934 гг. – второй секретарь МГК, с января 1934 по январь 1938 г. – Первый секретарь МК, с февраля 1934 г. – также член ЦК ВКП(б). С 1938 г. он возглавлял партийную организацию Украины, работал на других высших постах, в 1953 г. избран Первым секретарем ЦК КПСС, в 1958 г. – Председателем Совета министров СССР, по решению Пленума ЦК КПСС в октябре 1964 г. отправлен в отставку со всех постов (Colton. 1995. P. 783; Москва. Энциклопедия. М., 1997. С. 875–876).

[255] Бюро на всех уровнях представляло собой узкий по составу руководящий орган партийного комитета.

[256] См.: Shimotomai. 1991. P. 28–30; Объединенный пленум МК и МКК ВКП(б). Протокол 6, 25 февраля 1931 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 13. Д. 1. Л. 4–5).

[257] Николай А. Булганин (1895–1975) в 1918–1922 гг. работал в тайной полиции (ЧК), затем в промышленности. В 1927–1930 гг. он состоял директором Московского электрозавода, с 1930 г. назначен заместителем председателя Московского областного совета, с февраля 1931 по июль 1937 г. – председатель Моссовета, затем председатель Совета министров РСФСР, работал на других высоких постах, в 1955–1958 гг. – председатель Совета министров СССР (Colton. 1995. P. 783).

[258] Бюро МГК ВКП(б). Протокол 1, 28 февраля 1931 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 6. Л. 5, 19).

Из совещания 9 февраля 1931 г. партийное руководство Москвы вынесло впечатление, что хотя трамвайное дело нуждается в основательной реорганизации, однако одного этого недостаточно для исправления тяжелой ситуации на городском транспорте. Комиссия под председательством Рындина разработала решение, утвержденное 5 марта 1931 г. Бюро МГК, согласно которому Моссовету совместно с областными плановыми органами и МГЖД поручалось в течение 6 месяцев разработать концепцию реконструкции транспортной системы города, причем определить «тип дополнительных средств сообщения (метрополитен, проведение железных дорог внутрь города), новые кольцевые линии трамвая и автобуса»[259].

Политбюро 20 февраля 1931 г. отдало распоряжение Бюро МК и Моссовету в течение двух недель представить свои предложения по улучшению московского хозяйства[260]. Комиссия во главе с Булганиным и Кагановичем подготовила обширный перечень практических мероприятий, который 3 мая 1931 г. был обсужден и с некоторыми изменениями принят на совместном заседании Бюро МК и МГК. По поводу городского транспорта в перечне отмечалось, среди прочего, что предстоит установить «электрическое быстроходное сообщение во вновь осваиваемых промышленным и жилищным строительством районах путем использования и соответствующего приспособления существующих кольцевых и соединительных железнодорожных веток». Следует просить Центральный комитет обязать Наркомат путей сообщения совместно с горисполкомом представить до конца 1931 г. проект сети городских электрифицированных железных дорог. При этом необходимо предусмотреть линию, которая могла бы разрешить транспортную проблему на Каланчевской пл. путем соединения оканчивающихся там железнодорожных линий с Курской и Нижегородской железными дорогами. Помимо этого городские власти должны обсудить с Наркоматом путей сообщения вопрос об организации пассажирского движения по Московской окружной железной дороге[261].

Тем самым комиссия МК и Моссовета подхватила не план строительства метро, разработанный МГЖД, а старую идею городских

[259] Бюро МГК ВКП(б). Протокол 2, 5 марта 1931 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 6. Л. 7–31, цитата на л. 29).

[260] Политбюро. Протокол 27, 25 февраля 1931 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 814. Л. 11).

[261] Резолюция объединенного заседания Бюро МК и МГК, 3 мая 1931 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 5. Л. 12–93, здесь л. 69). Из источника, впрочем, не до конца ясно, идет ли речь об одной комиссии, или параллельно действовали две комиссии под председательством Кагановича и Булганина.

железных дорог, соединенных с железнодорожными магистралями, теперь на основе использования окружной дороги. В МК в этот период явно симпатизировали идее дезурбанизации. Как вспоминал позднее один из членов комиссии, упомянутый ранее инженер Катцен из МГЖД, комиссия исходила из того, что «большая Москва» в центре постепенно станет музеем, и основной объем промышленности и населения переместится на юго-восток. Стремились дать Москве новый транспорт, тесно связанный с понятием «социалистический город». Поэтому необходимым признавался не метрополитен городского типа, но ориентированная на окраины городская электричка на эстакадах[262].

5 мая 1931 г. Каганович и Булганин доложили в Политбюро о плане мероприятий. Политбюро образовало собственную комиссию для подготовки решения на основе этого плана. В состав комиссии под председательством Кагановича наряду с функционерами московской парторганизации и городской администрации вошли такие представители правящей верхушки, как Сталин, Молотов, Ворошилов, Ягода и Киров[263]. На своем втором заседании 14 мая 1931 г. комиссия Политбюро постановила внести в план мероприятий новый пункт в следующей редакции: «Поручить Моссовету и МК образовать комиссию для рассмотрения всех существующих проектов различных средств сообщения и разработать проект метрополитена. Срок: 3 месяца»[264].

Здесь отчетливо шла речь о метрополитене. Что имел в виду Сталин, от которого исходила инициатива включения этого пункта, метро ли для внутригородского сообщения, городской транспорт типа железной дороги или то и другое вместе, из текста постановления и стенограммы обсуждения остается не вполне ясным:

«Сталин: Нужно образовать особую комиссию по метрополитену и решить, что необходимо, срок, за который она это сделает, и сколько это стоит. Нужно постановить, что метрополитен необходим и что это дело следует форсировать. Рассматривая метрополитен в качестве

---

262 Стенограмма беседы с инженером Катцен, 2 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 314. Л. 304, 305). В стенограмме речь идет о том, что комиссия была образована в апреле 1930 г. Из контекста, впрочем, совершенно очевидно, что имеется в виду апрель 1931 г. Вольф (Wolf. 1994. P. 29) отметил здесь связь с концепцией дезурбанизации, однако воспринял ошибочную дату. Проект комиссии сыграл свою роль в дальнейшем обсуждении (см. ниже).

263 Политбюро. Протокол 36, 5 мая 1931 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 823. Л. 2).

264 Комиссия Политбюро для разработки проекта резолюции о московском коммунальном хозяйстве, 14 мая 1931 г., протокол 2 (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 41. Л. 8).

основного средства сообщения, немедленно начать ориентировать на него все наземные линии.

Молотов: И для осуществления пригласить иностранных специалистов из Берлина, Парижа и Лондона.

Сталин: Хватит немцев.

Каганович: Разработать проект метрополитена в связи с экспертизой всех существующих проектов различных средств сообщения. Срок 3 месяца. Для этого создать особую комиссию при Моссовете»[265].

Б) Дискуссия в мае–июне 1931 г.

В тот же день, когда Сталин высказался за метрополитен, началась короткая, но горячая дискуссия в советской прессе, в ходе которой основные понятия остались все же весьма расплывчатыми: противники метрополитена имели в виду подземную железную дорогу и в последний раз приводили аргументы из арсенала дезурбанистов, тогда как некоторые защитники под названием метро подразумевали собственно пригородную железную дорогу, поскольку также исходили из дезурбанистической перспективы развития города.

14 мая 1931 г. в правительственном официозе, газете «Известия» появилась статья Н. Осинского[266] под заголовком «Нужен ли Москве метрополитен?», в которой излагались два главных возражения против городских железных дорог: первое было направлено против тех дезурбанистов, кто придерживался взгляда, что в ходе развития в «социалистический» город Москва будет децентрализована, и клеветал на сторонников городских железных дорог как «уклонистов» от социалистических принципов. Децентрализация, отмечал Осинский, сохраняет необходимость над- и подземных дорог. Второе возражение касалось тезиса о том, что у Москвы есть более насущные нужды.

Осинский отверг оба эти аргумента как не соответствующие истине: в Москве, столице государства, и в будущем разместится промышленность, а в центре города останутся административные и культурные учреждения. Население в центральной части еще более сконцентрируется, поскольку надстройка одно- и двухэтажных домов обойдется дешевле, чем новое строительство на окраинах. Пла-

---

[265] Стенограмма совещания комиссии Политбюро для разработки проекта резолюции о московском коммунальном хозяйстве, 14 мая 1931 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 41. Л. 16).

[266] Н. Осинский (настоящее имя – В. В. Оболенский, 1887–1938, расстрелян) помимо других различных постов был в 1929–1930 гг. заместителем председателя ВСНХ, с 1931 г. член редколлегии «Известий», в 1932–1935 гг. – заместитель председателя Госплана.

ны децентрализации Осинский назвал нереальными. Ввиду крайней нужды в средствах сообщения городская железная дорога не роскошь, а необходимость, поскольку трамвай безнадежно отстал от потребностей города: «Сейчас доходит до того, что большинство москвичей вынуждены передвигаться пешком, тротуары переполнены, и трамваи движутся одной непрерывной змеей, причем крайне медленно, закупоривая улицы»[267].

В зарубежной практике, напоминал Осинский, трамваи исчезают с центральных городских улиц. В Лондоне, Нью-Йорке, Париже в центре курсируют только автобусы и метро. С ростом числа автомобилей трамваи превращаются в помеху уличному движению. Они слишком медлительны, не могут быстро ускориться или уступить дорогу, перекрывают уличное движение, на каждой остановке создают пробку, поскольку входящие и выходящие пассажиры трамвая должны пересечь проезжую часть улицы.

Через несколько лет, отверждал Осинский, на улицах Москвы появятся десятки тысяч личных автомобилей. Тогда трамвайное движение надо будет переместить за пределы Садового кольца. Следует построить метрополитен, внедрить в крупном масштабе автобусное сообщение и такси и как предпосылку для этого улучшить состояние проезжей части на улицах и укрепить дисциплину на улицах. Сейчас пешеходы в Москве ведут себя как в деревне, массами выходят на проезжую часть и останавливаются прямо на перекрестках, чтобы поболтать[268].

Статья вызвала большой резонанс. В дополнение к ней Эмиль Цейтлин из областного планового отдела и инженер Катцен из МГЖД, которые в марте–апреле 1931 г. разработали в комиссии МК и Моссовета концепцию развития городского транспорта, опубликовали 23 мая 1931 г. в «Известиях» свою статью. Подписана она была Цейтлиным, так как Катцен опасался открыто поставить свою подпись[269]. Ведь всего лишь несколько месяцев назад были арестованы его коллеги из проектного бюро МГЖД.

Цейтлин и Катцен привели статистические сведения о развитии городского транспорта в Москве и констатировали предельную загрузку трамвайной сети. К противоречивым тенденциям градостроительной мысли они относили идеи радикальной перепланировки Москвы или децентрализации города, неосуществимые в ближайшие 10 лет. Но даже если окраинные районы получат большую самостоя-

---

[267] Осинский Н. Нужен ли Москве метрополитен? // Известия. 1931. 14 мая. № 131.

[268] Там же. С. 2–3.

[269] Стенограмма беседы с инженером Катцен, 2 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 314. Л. 305–306).

Авторы статьи отвергли проект МГЖД, поскольку он ограничивался пределами существующей городской черты и не принимал в расчет разрастание Москвы. Они представили новую схему линий, а именно концепцию городской железной дороги пригородного типа, разработанную комиссией МК и Моссовета[271] (см. рис. 17).

Руководитель МГЖД Генде-Роте также поместил статью в «Известиях» 30 мая 1931 г., приведя аргументацию, аналогичную позиции Цейтлина и Катцена. Он описал меры, предпринятые в последние месяцы для того, чтобы сделать трамвайное движение более эффективным. Одновременно автор подчеркивал, что следует все же пустить больше автобусов и подумать о строительстве ряда линий на собственном железнодорожном полотне, прежде всего диаметральной железнодорожной линии, которая помогла бы разгрузить Каланчевскую пл. от пригородного сообщения[272].

4 июня 1931 г. «Известия» опубликовали ответ работника Госплана Г. Пузиса на статьи Н. Осинского и Цейтлина. Автор исходил из того, что проблема сообщения в крупных городах может быть решена только с помощью их децентрализации (города-спутники). Осинский умолчал о том, что в Нью-Йорке и Лондоне, несмотря на густую сеть линий метро в центральной части города, уличное движение также застопоривается. Цейтлин опирается на ошибочный тезис, что Москва будет разрастаться в ширину. Если даже предположить, что в городе не будет размещено новых предприятий, уровень населения останется стабильным, а производительность труда возрастет по 25 % в год, то объем промышленного производства в Москве за десятилетие с 1931 по 1942 г. все же вырастет с 5,5 до 70 млрд руб., – перспектива успешного социалистического развития. За эти 10 лет можно заново распланировать и отстроить весь город и каждому горожанину предоставить 10–12 кв. метров жилплощади. Помимо того, метрополитен является устаревшим и антисоциальным средством со-

---

[271] Там же. С. 3. После июньского пленума проект был еще раз опубликован в качестве материала для обсуждения: Катцен: Проект Московского метрополитена (вариант, разработанный комиссией Моссовета), 1931. Интересно, что в майском номере журнала «Коммунальное хозяйство», который вышел до июньского пленума и одновременно со статьей в «Известиях», подписанной Цейтлиным, Катцен опубликовал конкурентный проект МГЖД, обосновав его анализом пассажиропотоков на городском транспорте. В качестве первоочередных линий он обозначил направления Сокольники – Охотный ряд – Смоленский рынок и Охотный ряд – Тверская. Как дополнительную меру он предлагал продолжить пригородные железнодорожные линии до центра города: Катцен: Проект Московского метрополитена (по варианту, разработанному трестом МГЖД), 1931.

[272] Генде-Роте А. Московский трамвай – сегодня и завтра // Известия. 1931. 30 мая. № 147. С. 3.

общения. Историческая эволюция городского транспорта выглядит следующим образом: железная дорога – городская железная дорога или метрополитен – трамвай – автобус. Только специфические противоречия капитализма препятствовали окончательной ликвидации метрополитена. Решение проблемы на следующие 10–15 лет Пузис видел в проведении социалистической реконструкции и автомобилизации Москвы. На ближайшую перспективу следовало приобрести 2–2,5 тыс. автобусов и прекратить трамвайное движение внутри Бульварного кольца. При цене автобуса в 20 тыс. руб. реализация проекта с дополнительными инвестициями потребовала бы 70–90 млн руб. На средства, сэкономленные по сравнению с затратами на строительство метро (150 млн руб.) можно было бы построить автозавод по производству автобусов[273].

Редакция «Известий» поместила статью Пузиса как материал для дискуссии, приветствовала его требование расширить автобусный парк, но дистанцировалась от отрицания метрополитена и представлений автора о перспективах развитии Москвы. Не может быть и речи, что метрополитен устарел, так как в Берлине, Нью-Йорке и повсюду он успешно развивается. Только в Лондоне автобусы потеснили метро[274].

5 и 6 июня аналогичная статья Пузиса появилась в газете «Экономическая жизнь», органе Госплана и Наркомат финансов. В ней автор резко отверг метро как средство сообщения, противоречащее духу социалистического строительства. Проведенный весной 1930 г. опрос политиков о будущем развитии советской столицы показал, что большинство стремится к уменьшению Москвы. Социализм должен преодолеть громадные агломерации путем иного дислоцирования промышленности. Москва является политическим центром, ей нет необходимости оставаться и экономическим средоточием. Единственно верная городская планировка заключается в раздроблении крупного города на ряд самостоятельных, полностью автономных единиц, причем необходимость сообщения между этими частями снизится.

Значительный рост уличного движения служит не аргументом в пользу сооружения метрополитена, а просто симптомом слабого уровня снабжения и плохого городского планирования. Социалистическая планировка города должна быть нацелена на минимизацию уличного движения, так как каждая поездка означает потерю време-

---

[273] Пузис Г. К вопросу о метрополитене // Известия. 1931. 4 июня. № 152. С. 2–3.

[274] Там же. Примечание редакции.

ни[275]. Опыт Парижа, Лондона или Нью-Йорка свидетельствует, что метрополитен носит глубочайший антисоциальный характер (мало комфорта, давка, плохой воздух, длинные переходы с одной линии на другую), и, кроме того, его строительство слишком дорого обходится[276].

9 и 11 июня 1931 г. в той же «Экономической жизни» опубликовал свою статью Генде-Роте, опровергший тезисы Пузиса: «Скоростные средства сообщения без сомнения соответствуют духу социалистического строительства. [...] Центр пролетарского государства обязан иметь быстрый и удобный городской транспорт». Бессмысленными являются утверждения, что Москва как столичный город не нуждается в промышленности: «До сих пор мы полагали, что политическое значение города зависит от величины армии труда и парторганизации». Сильно выросшее уличное движение в Москве является следствием прогресса социальной структуры и культурной жизни: «Старая недвижная купеческая Москва уступила место могучему пролетарскому центру»[277].

Децентрализация же не ослабляет сообщения между районами города. Пузис обосновывает свое утверждение, что метрополитен устарел, одним лишь приростом числа автобусов в Лондоне. В Нью-Йорке же на долю метро приходится 54,4 % всех пассажироперевозок, в Париже 43,3 %, в Берлине 14,3 % и дополнительно 23,2 % по наземным городским железным дорогам. Если в Нью-Йорке метрополитен носит антисоциальный характер, то причина лежит в капиталистической системе. Буржуазная техника должна быть приспособлена к интересам социалистического строительства.

Необходимость строительства в Москве метрополитена очевидна. Сейчас должно быть подготовлено сооружение первой очереди с тем, чтобы сдать ее в эксплуатацию в 1934/35 г. Одновременно нужно начать продолжение пригородных железнодорожных линий к центру города[278]. Редакция газеты (и тем самым также Госплан) присоединилась к этой позиции, но полагала, что нужно взять решительный курс на прекращение нового промышленного строительства в Москве.

Тема метро была одновременно затронута в газете «Рабочая Москва», органе Московского комитета партии. В номере от 6 июня

---

[275] Пузис Г. О путях реконструкции транспорта в Москве // Экономическая жизнь. 1931. 5 июня. № 102. С. 2.

[276] Там же. 6 июня. № 103. С. 2–3.

[277] Генде-Роте А. З. Строить ли в Москве метрополитен? (Ответ тов. Пузису) // Экономическая жизнь. 1931. 9 июня. № 106. С. 2.

[278] Там же. 11 июня. № 108. С. 2.

1931 г. целая страница газеты была посвящена проблеме московского городского транспорта. Совместно с профсоюзом железнодорожников редакция «Рабочей Москвы» провела совещание по вопросу реконструкции московского железнодорожного узла. В своем выступлении представитель Наркомата путей сообщения важнейшей задачей признал строительство линии метро от Сокольников через Арбат до Дорогомиловской заставы (у Киевского вокзала). Вторая линия метрополитена, выходящая за пределы города, могла разгрузить железную дорогу. Подвод пригородных железнодорожных маршрутов в центральную часть города не решит проблемы, поскольку они пересекутся лишь с немногими линиями метрополитена[279].

К тому же выводу пришел директор Московско-Казанской железной дороги Позднеев, в то время как проф. Образцов (Московский институт инженеров железнодорожного транспорта) и представитель профсоюзов считали более важным осуществить «глубокий ввод» пригородных поездов, а линию метро от Каланчевской пл. к центру расценили как бесцельную. Другие участники дискуссии поддерживали оба вида городского транспорта, но более спешным делом считали железнодорожные линии пригородного сообщения[280]. Неделю спустя газета отвела целую полосу трамвайному движению в Москве, причем подчеркнула, что необходимо сейчас же начать подготовку к строительству метро, чтобы закончить сооружение в 1935 г. В анонимной статье выдвигалось требование в качестве первого шага подвести в центральную часть Москвы пригородные поезда и построить первую очередь метро протяженностью 65 км преимущественно на эстакадах [!][281].

12 июня в «Известиях» также появилась новая дискуссионная публикация. Г. Красин ратовал за то, чтобы в целях разрешения транспортной проблемы использовать все имеющиеся средства сообщения: автомобили, автобусы, трамваи, метрополитен, железные дороги «глубокого ввода», тротуарные транспортиры, лифты. Речь при этом шла не о том, нужен метрополитен или нет, а о наиболее срочных мерах. Главным препятствием для уличного движения являлась бессистемная застройка Москвы. Уже сейчас, при минимальном автомобильном движении, улицы были забиты, в том числе из-за отсутствия регулирования транспортных потоков. Выход Красин видел

---

279 Как организовать пригородный и внутригородской транспорт? Метрополитен или глубокий ввод? И то и другое? Что в первую очередь? // Рабочая Москва. 1931. 6 июня. № 154. С. 3.

280 Там же.

281 Рабочая Москва. 1931. 13 июня. № 161.

в устройстве транспортных развязок разного уровня на пересечении радиальных улиц с Бульварным и Садовым кольцом, а также Камер-коллежским валом. Магистрали в будущем должны будут иметь восемь полос: две средние для трамвая, две для скоростного автотранспорта, две для гужевых повозок и остальные две для пешеходов. Транзитный проезд трамваев через центр осуществлялся по кольцевой линии. Последняя прокладывалась в самом сердце города, внутри Бульварного кольца, позднее ее можно было поднять на виадуки, за счет чего возникала первая линия метрополитена. Красин предлагал следующую иерархию приоритетов: 1. Регулирование трамвайного движения; 2. «Глубокий ввод» железных дорог; 3. Устройство транспортных развязок на перекрестках; 4. Наконец, метрополитен, но прежде, возможно, прокладка второго «глубокого ввода»[282].

В) Июньский пленум ЦК ВКП(б) и его последствия

Ко времени появления в печати последней статьи решение о перспективах развития Москвы и о городских средствах сообщения уже было принято при закрытых дверях: 10 июня 1931 г. Политбюро одобрило перечень мероприятий по улучшению московского коммунального хозяйства, переработанный комиссией Кагановича, и вернуло его для окончательной редакции и внесения уточнений инициаторам дела, московским организациям (МК, МГК, областному и городскому исполкомам), с тем чтобы опубликовать документ от их имени[283]. Это произошло через несколько дней после июньского пленума[284].

В окончательной версии документа городским властям Москвы поручалось немедленно составить проект строительства метрополитена и с этой целью образовать комитет с привлечением лучших специалистов. Одновременно следовало начать подготовительные работы с тем, чтобы проект был подготовлен в течение 3–4 месяцев, в январе 1932 г. утвержден, и с 1932 г. можно было приступить к строительству. В течение трех месяцев надлежало рассмотреть все существующие проекты, выработать всеобщую схему линий, утвер-

---

[282] Красин Г. Метрополитен в свете общих задач городского транспорта // Известия. 1931. 12 июня. № 160. С. 3.

[283] Политбюро. Протокол 42, 10 июня 1931 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 829. Л. 7). Предложенный Политбюро документ отсутствует среди (доступных) материалов Политбюро.

[284] Объединенный пленум МК и МГК ВКП(б). Стенограмма, 18 июня 1931 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 1. Л. 1–140). Решение пленума опубликовано в газете «Рабочая Москва» (1931. 21 июня. № 169) и в виде брошюры: Практические мероприятия. 1931.

дить окончательный вариант для первой очереди строительства и конструкции тоннелей и эстакад, определить объем инвестиций и подготовить календарный план сооружения первой очереди. В дополнение к метрополитену как главному средству внутригородского сообщения следовало рассмотреть проект о проведении пригородных железнодорожных поездов через центр города, чтобы при одобрении этой идеи работы могли начаться в том же 1932 г.[285]

Из текста резолюции пленума следует, что теперь под метрополитеном понимался фактически внутригородской железнодорожный транспорт, причем необязательно подземный. В подготовительных заметках к пленуму Каганович писал, что метрополитеном считается не только подземная железная дорога, но любой электрифицированный рельсовый транспорт на собственном полотне. Из гигиенических соображений он тогда даже отзывался о метрополитене как о менее желательном виде транспорта по сравнению с наземной железной дорогой, поскольку под землей пассажиры лишены дневного света[286]. Проект, который Каганович в своей речи на пленуме наконец представил как возможную первую очередь метро, по сути оказался тем же проектом МГЖД.

11–15 июня 1931 состоялся июньский пленум ЦК ВКП(б), решения которого столь обильно цитировались в литературе по истории московского метрополитена. Каганович сделал на нем трехчасовой основной доклад о строительстве социалистических городов в целом и московском коммунальном хозяйстве в частности, предложив проект резолюции, которая была единогласно принята[287]. Речь при этом шла о сокращенной до директив и целевых установок версии перечня практических мероприятий, подготовленного комиссией Кагановича. Пленум ЦК, таким образом, не принял принципиально нового решения, а придал ранее подготовленным и уже разработанным для практической реализации постановлениям более широкую, квазидемократическую основу, что было удобнее для их пропагандистского использования.

В своей речи Каганович дал резкую картину состояния городского транспорта в Москве и обозначил путь выхода из кризиса: расширение трамвайной сети и закупка 2 тыс. автобусов не могут в принци-

---

285 Практические мероприятия. 1931. С. 15–16.

286 Каганович. Заметки к докладу на июньском пленуме, б/д [после 9 июня 1931 г.] (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 21. Л. 123).

287 Пленум Центрального комитета ВКП(б). Протокол 3, 11–15 июня 1931 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 2. Д. 461. Л. 14–20). Резолюция была опубликована в «Рабочей газете» (1931. 17 июня. № 167. С. 1–3), а также в изданиях: Директивы КПСС и Советского правительства. Т. 2. М., 1957. С. 291–303; КПСС в резолюциях. 1971. Т. 5. Доклад Кагановича был полностью опубликован в: Каганович. За социалистическую реконструкцию. 1931. С. 42–91.

Изложенное Кагановичем направление линий метро соответствовало проекту МГЖД. Новым словом здесь стало направление к Дворцу Советов, чье местоположение – его должны были возвести на месте Храма Христа-Спасителя – утвердили незадолго до пленума. Принципиальные возражения против метрополитена как якобы антисоциального вида транспорта, а также высказанную в ходе публичной дискуссии идею о раздроблении Москвы на ряд мелких административных единиц Каганович заклеймил как «глупости левоуклонистского толка»[288].

Далее в своем реферате Каганович остановился на перспективах развития советских городов в целом. Его выступление свидетельствовало об окончании культурной революции и подводило черту под дискуссией о революционных концепциях городской планировки. В современных условиях, подчеркивал Каганович, наиболее неотложным делом является создание жилищного фонда и разработка плана застройки Москвы. С 1932 г. в Москве запрещено создавать новые промышленные предприятия, поскольку при социализме, в отличие от капитализма, индустрия не будет сконцентрирована в нескольких крупных городах. В то же время он осудил требование урезать исторически разросшиеся города и теорию отмирания и самораспада городов как «политически вредную болтовню»[289].

На заседании пленума ЦК вопрос о метрополитене был всего лишь одним среди прочих. В последовавшем за докладом Кагановича обсуждении никто не взял слова по этому поводу. Основное внимание привлек вопрос о жилищном строительстве[290]. В отношении городского транспорта резолюция пленума констатировала, что реконструкция и расширение трамвайного дела не может в принципе решить проблему городского сообщения в Москве: «Пленум считает необходимым безотлагательно приступить к подготовительным работам по сооружению в Москве метрополитена как главного средства для решения проблемы скоростной и дешевой перевозки пассажиров с тем, чтобы строительство могло начаться уже в 1932 г. С этим должно быть связано строительство внутригородской электрифицированной железной дороги, которая соединит Северную, Октябрьскую и Курскую ж. д. непосредственно с городским центром. Помимо этого необходимо провести новую трамвайную кольцевую линию по

---

[288] Пленум Центрального комитета ВКП(б). Стенограмма Протокола, 11–15 июня 1931 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 2. Д. 473. Л. 165–166).

[289] Каганович. За социалистическую реконструкцию. 1931. С. 80–88.

[290] Пленум Центрального комитета ВКП(б). Стенограмма Протокола, 11–15 июня 1931 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 2. Д. 473. Л. 178–194).

Камер-коллежскому валу, чтобы расширить трамвайную сеть в ближайшие годы минимум до 150 км, повысить число вагонов до 3000 и в значительном масштабе развить автобусное сообщение, увеличив в ближайшие годы автобусный парк Москвы до 2000 машин»[291].

Резолюция содержала также директивы дальнейшего развития столицы и дала толчок составлению генерального плана реконструкции Москвы, который находился в разработке до 1935 г.[292]

По своему происхождению решения июньского пленума являлись не столько распоряжением, отданным «сверху» местным инстанциям, сколько, и это особенно очевидно на примере метрополитена, целью самой московской администрации, которую уже ряд лет пытались осуществить, склонив на свою сторону сначала московское, а затем и высшее партийное руководство. Каганович, лидер Московской городской парторганизации, поскольку он сам принял решение о строительстве метро, искусно использовал Политбюро и пленум для того, чтобы дать импульс коммунальной политике и положить конец дискуссии о развитии города, которая на два года затянула начало строительства[293].

Не в последнюю очередь маневры московских властей имели в виду решение проблемы финансирования, о которую разбился метропроект в 20-х гг. Резолюция пленума ЦК de facto являлась законом, через прессу и на собраниях о ней ставилось в известность на всех уровнях, каждый мог на нее сослаться. В дальнейшем благодаря этому создавались предпосылки для выделения средств из союзного бюджета по решению Московского комитета партии.

Сразу же после публикации решений июньского пленума (17 июня 1931 г.) началась цепная реакция. 18 июня 1931 г. состоялся совместный пленум МК, МГК и президиума областного и городского исполкома. Как и пленум ЦК, это заседание носило пропагандистский характер «всеобщего одобрения». Каганович представил окончательный вариант перечня практических мероприятий, подчеркнув, что пленум должен его обсудить и утвердить. Так и произошло, причем даже в обратном порядке. Пленум поручил Бюро МК и МГК составить календарный план выполнения намеченных мер[294].

---

[291] Пленум Центрального комитета ВКП(б). Протокол 3, 11–15 июня 1931 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 2. Д. 461. Л. 18).

[292] Там же. Л. 20.

[293] Ср. тезис Кирштайна о том, что высшие партийные инстанции подключались тогда, когда они были нужны для осуществления особых интересов или различные ведомства не могли согласовать свои позиции (Kirstein. 1982. S. 184).

[294] Объединенный пленум МК и МГК ВКП(б), Президиума областного и городского исполкомов. Протокол и стенограмма заседания, 18 июня 1931 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 1. Л. 1–2).

19 июня 1931 г. председатель ВСНХ В. В. Куйбышев выступил перед Московским партийным активом с информацией об июньском пленуме. Он охарактеризовал резолюцию ЦК как политически значимую программу строительства социалистической столицы, направленную на то, чтобы в короткий срок превзойти в этом отношении капиталистические страны. Собрание постановило одобрить установки пленума ЦК. Хотя в дискуссии прозвучали многочисленные выступления по всевозможным аспектам резолюции, но никто не взял слово по вопросу о метрополитене[295]. При сравнении такого «приобщения» партийной массы к процессу принятия решения с претензиями, которые предъявлял Рабкрин в конце 1928 г., становится очевидным, насколько в годы первой пятилетки изменилась политическая культура.

20 июня 1931 г. Булганин созвал совещание руководителей коммунальных служб и обязал их в двухдневный срок представить календарные планы по реализации решений пленума. Ответственным за создание комитета по строительству метрополитена был назначен руководитель МГЖД Генде-Роте[296]. 27 июня 1931 г. Булганин выступил с докладом о решениях пленума ЦК на пленуме Моссовета. При этом он уточнил проект сквозной железнодорожной линии. Расходы на ее сооружение по данным Наркомата путей сообщения он вывел в сумме 35 млн руб. Железнодорожную линию Булганин охарактеризовал как конструкцию менее сложную и легче подготавливаемую к сдаче в эксплуатацию по сравнению с метрополитеном. Линии метро и железной дороги должны быть связаны друг с другом пересадочными станциями[297]. 13 июля 1931 г. Моссовет принял обширный план по реализации решений ЦК. Организацию строительства метро и разработку вопроса о сквозной железной дороге предстояло согласовать в том же месяце. Ответственными за этот участок были назначены Булганин и Генде-Роте[298].

Для коммунального хозяйства Москвы решения июньского пленума послужили весьма существенным дополнением первого пятилетнего плана. Парадоксальным образом к процессу выработки решения по поводу такого претенциозного проекта, как строительство московского метро, связанного с новейшей техникой и поставками

---

[295] Московский партактив. Стенограмма заседания, 19 июня 1931 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 73. Л. 101–104).

[296] Протокол заседания по вопросу об осуществлении практических мероприятий по улучшению городского хозяйства, 20 июня 1931 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 14. Л. 96).

[297] Булганин. Московское городское хозяйство. 1931. С. 29–30.

[298] Президиум Моссовета. Протокол 17, 13 июля 1931 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 157. Л. 219). Календарный план по реализации решений пленума: ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 14. Л. 96. Л. 73–95.

изделий советской промышленности, не были привлечены центральные ведомства по планированию и управлению экономикой (Госплан, ВСНХ, Совет труда и обороны). Престижный объект социалистического строительства, каковым вскоре стал метрополитен, таким образом, поначалу оказался вне плановой системы хозяйства и впервые был включен во второй пятилетний план в 1933 г.

Весьма непростым является вопрос, насколько разумным было принятое решение о строительстве метро. Кризис городского транспорта был очевиден, однако противники метро с 1928 г. справедливо указывали, что с перегрузкой центра можно справиться с помощью иной прокладки трамвайных маршрутов, внедрения автобусов и эффективного регулирования уличного движения. Некоторые иностранные наблюдатели находили абсурдной ситуацию, когда отсталый Советский Союз, населению которого везде и всюду недостает самого необходимого, инвестирует громадные суммы в строительство метро[299]. Один британский профсоюзный деятель, посетивший Москву в начале 30-х гг., не смог согласиться с доводами, приводимыми советскими функционерами в оправдание транспортного кризиса: в любом мелком английском городке уличное движение налажено лучше, чем в центре Москвы. На московских улицах царит настоящий хаос[300].

Без сомнения, в долгосрочной перспективе городская железная дорога или метро были для Москвы необходимы, так как только с их помощью можно было преодолеть за приемлемое время большие расстояния разрастающегося города. Но остается тем не менее вопрос, стоило ли начинать строительство именно в то время, когда страна понесла и без того громадные жертвы вследствие насильственной коллективизации и форсированной индустриализации.

Военные соображения при выработке решения о строительстве метро не сыграли никакой роли. Они возникли впервые в 1932 г., когда было решено прокладывать тоннели на большой глубине[301]. Проекты, предложенные в 1931 г., предусматривали неглубокие тоннели, не пригодные для использования в качестве защитных сооружений. Стимулом, который уже с конца XIX в. подстегивал создателей первых проектов, являлся фактор отсталости от заграницы. Почти всякий раз, когда требовалось обосновать строительство метрополитена или городской железной дороги, приводился пример Лондона,

---

299 См., например: Motus. 1936. P. 121–126.

300 Brown. 1936. P. 202.

301 См. Гл. II. 2А.

Парижа, Берлина, Нью-Йорка или других столиц и подчеркивалась необходимость для Москвы наверстать упущенное. В других странах аргумент отсталости включал по большей части национальную компоненту[302], в отношении же Москвы основной мотив заключался в том, чтобы сделать ее столицей мирового пролетариата и витриной социализма. По этой причине московское метро сознательно оформлялось иначе, чем в капиталистических странах. Стремились не только догнать, но и перегнать, как к тому призывал популярный лозунг 30-х гг. Косвенным образом на выбор модели строительства повлияли и те противники метрополитена, которые по идеологическим резонам клеймили метро как антисоциальный и капиталистический транспорт[303]. Будь метро в Москве построено в 1929 г., оно отличалось бы от метрополитена других стран не столько размахом и дорогостоящей архитектурой, сколько, напротив, самым скромным исполнением. Но теперь оно должно было стать лучшим и красивейшим метрополитеном мира[304].

---

302 См.: Rusinek. 1996. S. 204.

303 Wolf. 1994. P. 45.

304 Подр. об этом см.: Гл. VII. 2.

Глава II
РЕАЛИЗАЦИЯ СТРОИТЕЛЬНОГО ЗАМЫСЛА (1931–1935)

Мы слыхали: восемьдесят тысяч рабочих
Строили это метро, многие после рабочего дня,
Ночь напролет. В течение года
Москвичи видели, как юноши и девушки,
Смеясь, вылезали из штолен
В грязных, потом пропахших спецовках, но гордые собой.
Подземные реки, громады домов
Преодолели они. Против зыбучих песков
Направили железные трубы, грунт под землей заморозив
Или даже в стекло превратив. Также при украшении станций
Не экономили силы они. Лучшим мрамором
Своды отделаны, дерево самое лучшее
Тщательно ими уложено. После годичной работы
Один за другим побежали бесшумно красивые вагоны
По светлым, как днем, тоннелям: для заказчика строгого
Самое лучшее в мире метро. [...]

Бертольт Брехт[1]

Учреждение Метростроя и ноу-хау

Поначалу, в течение нескольких недель после июньского пленума, нити управления строительством метро сосредоточились в руках директора МГЖД Генде-Роте. В середине июля 1931 г. Каганович и Булганин предложили Сталину создать специальное учреждение по строительству метро. Как и другие «гиганты пятилетки», стройка должна была носить общегосударственный характер и снабжаться в

[1] Brecht Bertold. Inbesitznahme der Großen Metro durch die Moskauer Arbeiterschaft. Стихотворение было написано по случаю открытия московского метро и впервые было напечатано в газете: Deutsche Zentralzeitung. 16. 5. 1935. S. 2. Пер. с нем. Ю. А. Петрова.

привилегированном режиме. Руководство предприятием следовало поручить специалисту с практическим опытом работы на крупных стройках. Каганович и Булганин предложили кандидатуру инженера А. В. Винтера, который успешно руководил сооружением плотины гидроэлектростанции на Днепре (Днепрострой) и в неофициальных переговорах дал свое принципиальное согласие[2].

В конце июля Политбюро обсудило вопрос и высказалось в пользу не Винтера, а его заместителя Павла Павловича Ротерта. Орджоникидзе и Кагановичу поручили переговорить с Ротертом. 5 августа 1931 г. тот был утвержден в должности начальника строительства московского метро с обязательством не позднее 1 мая 1932 г. быть в полном распоряжении для выполнения этой задачи[3]. Дело в том, что Ротерт был еще занят на Днепрострое, откуда был окончательно уволен только 8 мая 1932 г.[4]

Павел Павлович Ротерт, родившийся в 1880 г., закончил в 1911 г. Петербургский институт инженеров путей сообщения и до 1917 г. работал на железнодорожном строительстве. Он был формально беспартийным[5], но уже с 1917 г. принял сторону Советской власти. В 1917 г. он занимал пост председателя Совета рабочих депутатов на Южной железной дороге, а во время корниловского путча возглавил железнодорожный стачечный комитет. В 20-е гг. он руководил возведением 14-этажного Дома промышленности в Харькове, благодаря чему приобрел широкую известность. С 1927 г. наряду с А. В. Винтером и Б. Е. Веденеевым он исполнял обязанности начальника Днепростроя[6]. Опыта строительства метрополитена или городских железных дорог у него не было. Лишь во время служебной командировки в 1930 г. по странам Западной Европы и Америки он проявил интерес к сооружению трамвайного тоннеля под р. Гудзон и осмотрел метрополитен в Нью-Йорке, Филадельфии, Париже и Берлине[7].

Совнарком СССР 23 августа 1931 г. назначил Ротерта начальником строительства московского метро, а его заместителем инженера К. С. Финкеля[8]. Последний закончил Политехникум

---

[2] Каганович и Булганин – Сталину, 14 июля 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 116. Л. 3).

[3] Политбюро. Протокол 53, 28–30 июля 1931 г.; то же 54. 5 августа 1931 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 839. Л. 9; Д. 840. Л. 6).

[4] Политбюро. Протокол 99. 8 мая 1932 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 883. Л. 18).

[5] Федорова. 1981. С. 17.

[6] Bitus, Lert. 1967. S. 30; Rassweiler. 1988. P. 66.

[7] Ротерт, начальник Метростроя. Рукопись, 15 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 318. Л. 157).

[8] СНК СССР. Постановление 740, 23 августа 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 62. Л. 131).

в Шарлоттенбурге и в 1911–1914 гг. работал в Берлине в фирме «Сименс и Гальске» на строительстве метро. С 1918 г. Финкель состоял членом партии большевиков. В последние годы перед призывом на строительство московского метро он трудился в Берлине по поручению советской внешнеторговой организации и с интересом продолжал следить за сооружением тамошнего метрополитена[9].

Еще до своего официального назначения Ротерт встретился в Москве с инженером Катценом и другими специалистами МГЖД, чтобы составить первое представление о предстоящей работе. Инженеры посоветовали ему ограничиться строительством метрополитена, исключив прокладку сквозной железнодорожной линии. Ротерт же считал сооружение метро мелочью и намеревался одновременно с этим взяться за сквозную железную дорогу[10].

В августе 1931 г. Булганин поручил Ротерту и Финкелю заняться подготовкой структуры и положения об организации, ведающей строительством метро, которую предстояло основать при Моссовете под названием Метрострой. В распоряжение инженеров Булганиным было выделено 50 тыс. руб. и 4 комнаты в доме по ул. Ильинка, 3, в непосредственной близости от Кремля[11]. За два дня Ротерт и Финкель набросали проект Положения о Метрострое и предложили его вниманию Моссовета[12]. В документе прямо говорилось о строительстве «городской скоростной дороги на собственном (подземном) полотне», т. е. о метрополитене[13].

13 сентября Совнарком РСФСР утвердил Положение о Метрострое и присвоил объекту ранг «ударной стройки», т. е. особо срочной, что давало преимущества при распределении ресурсов[14]. 2 октября 1931 г. документ был принят Совнаркомом СССР, причем ранее

---

[9] Стенограмма беседы с инж. Шмидтом, начальником 6-й дистанции, 30 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 171); Финкель – Кагановичу, 1 сентября 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 116. Л. 6).

[10] Стенограмма беседы с инж. Катцен, и. о. главного инженера электрического транспорта, 2 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 314. Л. 308–309).

[11] Президиум Моссовета, Протокол 23, 26 августа 1931 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 57. Л. 307).

[12] Ротерт, начальник Метростроя. Рукопись, 15 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 318. Л. 157–159).

[13] Положение о государственном строительстве московского метрополитена «Метрострой» (ГА РФ. Ф. А-259. Оп. 24. Д. 9. Л. 55–59; ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 28. Л. 314–316).

[14] СНК РСФСР. Постановление 1034 (копия), 13 сентября 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 12. Д. 96).

он прошел экспертизу в ВСНХ и Наркомате финансов[15] и по просьбе Булганина[16] дополнен двумя пунктами: рабочие и финансовые планы Метростроя должны утверждаться Советом Труда и Обороны, руководитель Метростроя и его заместитель назначаются Совнаркомом СССР[17]. Измененную версию Положения Совнарком РСФСР утвердил еще раз 13 октября 1931 г.[18] Совет Труда и Обороны 13 ноября 1931 г. включил Метрострой в список ударных строек[19]. Тем самым была завершена фаза институционализации и обеспечен приоритетный статус строительства.

В основу управления Метростроем Ротерт положил организационную схему Днепростроя, и первым подразделением стал Технический отдел, на который возложили функцию проектирования. Прочие отделы основывались по мере того, как в них возникала потребность. К 22 сентября 1931 г. в штате Метростроя значилось 24 специалиста, из них 18 инженеров и техников. Поскольку Ротерт из-за занятости на Днепрострое не мог постоянно находиться в Москве, он назначил себе второго заместителя. Им стал инженер Н. И. Осколков, ранее исполнявший обязанности полномочного представителя Днепростроя в Москве[20]. Начальником Технического отдела Ротерт сначала поставил молодого инженера И. С. Шелюбского[21], но вскоре заменил его на известного ученого-мостостроителя В. Л. Николаи[22].

---

[15] СНК РСФСР – в ВСНХ и Наркомфин СССР, 13 августа 1931 г. (ГА РФ. Ф. А-259. Оп. 15. Д. 17. Л. 20).

[16] СНК СССР. Запись в деле, 2 октября 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 12. Д. 96. Л. 2).

[17] СНК СССР. Постановление 831, 2 октября 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 62. Л. 317).

[18] СНК РСФСР. Постановление 1034 (оригинал), 13 октября 1931 г. (ГА РФ. Ф. А-259. Оп. 24. Д. 9. Л. 54). Номер постановления остался тот же. В копиях, отложившихся в других делах, дата изменена с сентября на октябрь (напр., ГА РФ. Ф. А-259. Оп. 15. Д. 17. Л. 1). По этой причине в источниках и литературе приводится разная датировка этого постановления.

[19] СТО. Постановление 512, 13 ноября 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-5674. Оп. 1. Д. 47. Л. 124).

[20] Ротерт. Доклад, 22 сентября 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 116. Л. 15).

[21] Шелюбский в 1928 или 1929 г. закончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта [Стенограмма беседы с инж. Шмидтом, 30 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 176].

[22] Ротерт. Рукопись, 15 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 318. Л. 160). Виктор Леопольдович Николаи, родившийся в 1878 г., закончил в 1896 г. Московский институт инженеров путей сообщения и затем работал при возведении мостов через Неву, Волгу, Оку и Днепр. Наряду с этим он с 1905 г. обучался в различных учебных заведениях. С 1921 г. преподавал в качестве профессора по специальности мостостроение в Московским институте инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ) (Пикуль. Виктор Леопольдович Николаи. 1978. С. 10). В 1903 г. он входил в состав

При подборе технического и руководящего персонала Ротерт столкнулся с трудностями. Некоторых инженеров-строителей он привез с собой с Днепростроя. К ним относились специалисты в области горного дела. Ротерт рассматривал строительство метро так или иначе как сооружение железнодорожного тоннеля, однако поначалу в Метрострое не было инженеров с опытом такого рода работ[23]. Ядром Технического отдела являлись те прежние сотрудники проектной конторы МГЖД, кто не был ранее арестован или уже освобожден: инженеры Мошков, Цирес, Горьков, Катцен, Назаров, Алексеев, Денисов; механики Бедрицкий, Вычугжанин, Глебов и др.[24] По распоряжению Моссовета они уже в начале сентября 1931 г. были переведены на строительство метро[25]. Некоторые разработчики проекта метро из МГЖД, среди них и такие специалисты, как Мышенков и Розанов, осенью 1931 г. продолжали находиться в заточении. Булганин смог добиться у ОГПУ их освобождения и откомандирования на Метрострой[26]. Мышенков и Розанов были назначены в помощь проф. Николаи его заместителями. Розанов скончался в 1933 г., Мышенков возглавил отдел электрического подвижного состава. Инженер Мошков, который совместно с Мышенковым в 20-х гг. опубликовал несколько статей, возглавил отдел геологических изысканий. После его смерти (в 1933 или 1934 г.) преемником стал инженер Цирес[27]. Как и Мошков, он уже с 1924 г. занимался проектированием метро.

В те годы не было ничего необычного в том, что «вредителей» освобождали из тюрьмы и доверяли руководящие посты, когда требовались их профессиональные знания. Главным инженером в Магнитогорске состоял официально осужденный и приговоренный в

комиссии, которая рассматривала проект Кнорре и Балинского (См. Гл. I. 1Б). Его отец Леопольд Федорович Николаи также был профессором в области мостостроения и пользовался признанным авторитетом (Пикуль. Семья. 1994. С. 46). По отзыву инженера Х. М. Шмидта, работавшего в Метрострое с осени 1931 г., при выборе Николаи на пост своего заместителя Ротерт был введен в заблуждение звучным именем ученого. Николаи же, хотя был профессором с широким кругом знаний, но оказался плохим практиком. Когда к нему поступал набросок чертежа, он исправлял знаки препинания, но упускал из виду суть дела [Стенограмма беседы с инж. Шмидтом, 30 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 172].

[23] Ср.: Маковский. 1981. С. 92.

[24] Стенограмма беседы с инж. Николаи (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 82).

[25] Президиум Моссовета. Протокол 24, 6 сентября 1931 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 21. Л. 15).

[26] Булганин – в ОГПУ, б/д [осень 1931 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 116. Л. 25–26).

[27] Стенограмма беседы с инж. Шмидтом, 30 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 173); то же с инж. Мышенковым, 31 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 265. Л. 5–6).

1929 г. по обвинению в промышленном вредительстве к смертной казни, приговор был заменен 10 годами тюремного заключения. Несмотря на это, он работал на заводе как нормальный менеджер и имел право решающего голоса при обсуждении проблем заводского производства[28]. Мышенков и Розанов пользовались высоким авторитетом, но со времени своего ареста стали держаться опасливо, страшась отстаивать определенную точку зрения. Это проявилось, прежде всего, в 1932 г., когда возникла полемика о глубине прокладки тоннелей[29].

К 1 февраля 1932 г. руководящий состав Метростроя включал 451 лицо, из них 139 инженеров и техников. Почти половина инженерно-технического персонала Метростроя работала по профессии менее 3 лет, 13,7 % даже менее одного года[30]. Для проектировочных работ и развертывания строительства срочно требовались новые инженеры и техники. Поэтому в январе 1932 г. были заключены договора с различными институтами о подготовке необходимых специалистов[31].

Только весьма незначительная часть инженерно-технического персонала в первые месяцы соответствовала по своей квалификации потребностям строительства метрополитена. К 1 августа 1932 г. на Метрострое трудились 185 инженеров следующих специальностей: возведение надземных сооружений – 49, уличное строительство – 45, электромеханические работы – 23, горное дело – 20, строительство мостов – 10, геодезия – 8, архитектура – 8, геология – 7, гидротехника – 4, теплотехника и канализация – 4, маркшейдерское дело – 1, железобетонные работы – 1, бурение –1 , метрополитен и строительство тоннелей – 1[32]. Инженеры, которые были обучены возводить здания, мосты, прокладывать улицы или устраивать горно-металлургические заводы и обладали опытом в этом деле, должны были привыкать к совершенно иным требованиям и условиям, порожденным строительством метро в большом городе.

Практическим опытом сооружения метрополитена обладали только Розанов, Финкель и Шелюбский. Катцен, Кравец, Мышенков и Ротерт по меньшей мере могли ознакомиться с устройством метрополитена за границей. Все прочие инженеры черпали свои познания в этой области

---

28 Andrle. Workers. 1988. P. 64.

29 Стенограмма беседы с инж. Шмидтом, 30 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 173–174).

30 И. о. начальника Метростроя Осколков. Конъюнктурный обзор по Метрострою за январь 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 11–12).

31 Там же. Об обучении персонала подр. см. Гл. V. 2.

32 Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за июль 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 163. Л. 17); Стенограмма беседы с инж. Николаи (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 82; Д. 163. Л. 17).

из литературы[33]. В марте 1932 г. Ротерт попросил советские торговые представительства в Лондоне, Нью-Йорке и Берлине прислать в Москву все имеющиеся публикации о строительстве метрополитена. В журналах, которые удалось раздобыть, имелись только скудные справки без технических чертежей и описаний[34]. Осенью 1933 г. трое инженеров Метростроя в ходе служебной командировки впервые смогли ознакомиться с опытом строительства тоннелей и метрополитена в Англии, Франции, Бельгии и Германии[35]. Результатом стали практические предложения и составленный инженером Маковским справочник, в котором исчерпывающим образом были описаны европейские способы сооружения метро. В свет этот труд вышел, впрочем, только в 1935 г., когда первая очередь строительства уже была завершена[36].

Чтобы заполучить специальную информацию и использовать зарубежное «ноу-хау», Ротерт предложил в сентябре 1931 г. привлечь в качестве консультанта известную заграничную фирму. Она обязана была прислать в Москву четырех специалистов по проектированию, двух – для организации и механизации работ и еще двух – для надзора за ходом работ. Готовый проект должен был пройти дополнительную экспертизу у специалистов фирмы[37].

Консультативная зарубежная помощь в этой форме осталась только на бумаге. Однако, несмотря на это, иностранное «ноу-хау» в значительном масштабе поступало к руководителям стройки. Во-первых, в 1932 г. были заказаны три иностранные экспертизы[38], во-вторых, зарубежных специалистов нанимали по личным контрактам. В мае 1933 г. на Метрострое трудилось в общей сложности 16 «иноспецов». Их набор осуществлялся спонтанно. Большинство сами предложили свои услуги. Семеро из них были немцы, четверо – американцы, двое – чехи, один австриец, один латыш и один французский еврей. Почти все прибыли в Советский Союз в 1928–1932 гг. и до Метростроя успели поработать на других советских предприятиях[39]. Осенью 1933 г. на

---

[33] Стенограмма беседы с инж. Николаи (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 85); то же с главным архитектором Метропроекта, инженером Кравец, 31 июля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 313. Л. 126). Показания источников не во всем совпадают, но в обоих Ротерт не отнесен к знатокам метрополитена.

[34] Ротерт – торговому представительству в Лондоне, 3 марта 1932 г.; то же в АМТОРГ, 3 марта 1932 г.; то же – торговому представительству в Берлине, 29 февраля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 19. Л. 1–3).

[35] Маковский. 1981. С. 94.

[36] Маковский. Сооружение... 1935.

[37] Ротерт. Доклад, 22 сентября 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 116. Л. 19).

[38] Подр. см. след. главу.

[39] Начальник группы коммунального строительства МГКК РКИ Бураченко – председателю МГКК РКИ Филатову, 10 мая 1935 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 682. Л. 77–78).

строительство метро прибыла группа из 11 американских инженеров. По происхождению все они были российскими и польскими евреями, перед Первой мировой войной эмигрировавшими в Америку, которые работали на Нью-Йоркском метрополитене и были уволены в связи с экономическим кризисом[40].

Главным консультантом Метростроя был американец Джордж Морган (Morgan), инженер, в 1930 г. работавший в Магнитогорске, который в июне 1933 г. по туристической визе приехал в Москву и предложил свои услуги в качестве специалиста по тоннельным работам. Он оставался на Метрострое вплоть до завершения строительства первой очереди в 1935 г. и внес существенный вклад в решение технических проблем, прежде всего при конструировании станций и гидроизоляции тоннелей[41].

С 1932 г. ряд иностранных фирм обращались в Метрострой с предложением о сотрудничестве. Некоторые хотели заняться поставкой оборудования, другие даже выражали готовность взять на себя техническую реализацию работ, третьи рекламировали новейшие технологии[42]. Со своей стороны, Метрострой обращался с техническими запросами к западным фирмам, стремясь при этом задаром получить по возможности больше информации. Так, в августе 1932 г. Метрострой послал фирме Сименс обширный перечень вопросов по электрооборудованию берлинского метро. Руководство фирмы пришло к выводу, что следует «избежать того, чтобы правление московского метрополитена таким путем заполучило ценные сведения, за которые оно, вероятно, не хочет платить»[43].

Ход строительных работ

А) 1931–1932 гг.: поспешное начало без проекта

В сентябре–октябре 1931 г. инженеры Метростроя под руководством Финкеля и Ротерты были все еще сильно заняты на Днепрострое, а здесь занимались прежде всего просмотром принятых

[40] Инженер Питер Вайнер (Winer) – Ротерту, 13 сентября 1933 г., к письму приложены биографии (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 111. Л. 11–32).

[41] НКВД, Главное управление государственной безопасности, экономический отдел. Справка о консультанте Моргане на основе агентурных материалов, 9 августа 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 205. Л. 12–13).

[42] См. переписку по этим вопросам: ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 19. Л. 5–90.

[43] Директор Рейс (Reyss) от фирмы «Сименс» – в Министерство иностранных дел Германии, 31 августа 1931 г. (PA AA, R 94567).

от МГЖД материалов и схемы линий метро. О способе строительства поначалу дискуссий не возникало, поскольку берлинский метод, с которым были хорошо знакомы Финкель и Шелюбский, казался самоочевидным. Профессор Розанов, имевший опыт в сооружении метро по парижскому способу, все еще находился в заключении[44].

Несмотря на заверения, данные Кагановичем на июньском пленуме, поначалу было не вполне ясно, что, собственно говоря, следует строить. До завершения плана реконструкции Москвы было еще далеко, и проектанты не имели представления, на что им следует ориентироваться[45]. Руководство Метростроя с самого начала имело в виду подземный, не зависимый от железной дороги метрополитен. Наркомат путей сообщения был с этим не согласен и требовал соединения метро с пригородными линиями и Северной железной дорогой, для чего требовалось построить тоннели метро большего, железнодорожного, профиля. Профессор Образцов выступал в Моссовете и других организациях за наземную, более дешевую городскую железную дорогу. В октябре 1931 г. он изложил свою позицию в газете «Известия». Инженер Катцен подготовил возражение на эту статью, выступив в защиту метрополитена без соединения с железной дорогой. Редакция «Известий» присоединилась к его точке зрения и объявила дискуссию закрытой. Моссовет смог добиться, чтобы Наркомат путей сообщения перестал оказывать давление на Метрострой[46].

В конце сентября 1931 г. Ротерт доложил городскому комитету партии о состоянии работы: до 1939 г. Метрострой намеревался проложить 70 км линий метрополитена. Первая очередь строительства продлится до 1937 г., она включит 40 км путей и обойдется в 400 млн руб. Первые линии метро общей протяженностью 18 км намечалось сдать в эксплуатацию к концу 1934 г. Потребность в рабочей силе Ротерт оценил в 15 тыс. чел.[47] Горком партии утвердил объем работ и дал распоряжение Метрострою представить до 1 ноября 1931 г. схему линий в сжатом виде, а к 15 ноября план строительных работ и текущую смету расходов на 1932 г. Для того чтобы весной начать

---

[44] Стенограмма беседы с инж. Катцен, 2 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 314. Л. 310).

[45] Стенограмма беседы с главным архитектором Метропроекта, инженером Кравец, 31 июля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 313. Л. 126).

[46] Стенограмма беседы с инж. Катцен, 2 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 311. Л. 311, 315–316).

[47] Ротерт. Доклад, 22 сентября 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 116. Л. 16–17).

строительные работы, Метрострою было поручено подготовить для рабочих зимние жилища[48].

Намеченные Ротертом строительные замыслы покоились на самых грубых (приблизительных) оценках. Настоящего проекта пока не было предложено. Готовившийся в течение года проект МГЖД был забракован, так как имел в виду парижский способ строительства и по своему характеру, ориентированному на минимизацию расходов (укороченные станции), более не соответствовал актуальным требованиям. Под влиянием Ротерта, Финкеля и Шелюбского остановились на берлинском способе и приняли за основу собственного проекта план фирмы «Сименс–Бауюнион» 1926 г. Ввиду нехватки специалистов по сооружению тоннелей и квалифицированной рабочей силы посчитали более реалистичным по сравнению с прокладкой подземных тоннелей технически упрощенный способ строительства метро открытым способом. На участках, где открытый способ не мог применяться, например при проходке под зданиями или путями железной дороги, следовало прибегнуть к парижскому методу. Для испытания на практике этого способа строительства в московских условиях было решено проложить экспериментальный тоннель длиной 100 м у Митьковского виадука[49]. Инженер Маковский в октябре 1931 г. подготовил соответствующий проект[50].

С самого начала стройка проходила в большой спешке. У Метростроя не было подготовительного периода, в условиях политического давления сверху пришлось торопливо начать строительные работы, одновременно продолжив разработку проекта[51]. При обследовании принятых от МГЖД материалов выяснилось, что для составления серьезного проекта имеющихся гидрологических данных недостаточно. Поэтому зимой 1931/32 г. заново провели геологическое бурение, результаты которого не смогли повлиять на первую фазу проектирования, к тому же работы велись крайне медленно из-за дефицита квалифицированных рабочих и бурового оборудования. Столкнувшись с противоречивыми отзывами некоторых профессоров, созванных

---

[48] Бюро МГК ВКП(б). Протокол № 20, 24 сентября 1931 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 29. Л. 1).

[49] По Митьковскому виадуку соединительная ветвь между Северной и Казанской железной дорогой пересекает ул. Русакова. Он находится между современными станциями метро «Красносельская» и «Сокольники».

[50] См.: Стенограмма беседы с инженером Маковским (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 265. Л. 21); то же с инженером Николаи, руководителем Метропроекта (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 84); Маковский. Творческая мысль советского метростроения. Рукопись (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 108–109).

[51] Стенограмма беседы с инженером Николаи (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 82).

для обсуждения проблем геологии Москвы, Финкель разочарованно процитировал известные строки Генриха Гейне: «Sechsundsechzig Professoren, – Vaterland, du bist verloren» («Шестьдесят шесть профессоров – Отечество, ты потеряно»)[52].

В конце ноября 1931 г. Ротерт и Финкель представили горкому партии набросок схемы линий метрополитена. Инженер Катцен, принимавший участие в обсуждении, припоминал позднее, как Каганович подвел черту под длительной дискуссией: «Помню, встает Лазарь Моисеевич, рядом с ним находились Рындин, Булганин, кажется, Хрущев. Лазарь Моисеевич так слушает, слушает, встает, подходит к схеме и начинает развивать опять-таки строение Москвы, где город будет развиваться, где будет промышленность, где сейчас перегрузка движения. И говорит: мы тут думать много не будем, строим первую линию от Сокольников до Дворца Советов, и вторую линию – как это постановлено – от Смоленской площади до библиотеки Ленина. Правильно, говорит Рындин»[53]. Разработанная Метростроем схема линий в варианте, представленном ниже, включала 5 диаметральных маршрутов (10 радиальных) общей протяженностью 80,3 км с 86 станциями, из них 17 пересадочных (см. рис. 19)[54].

Станции пересадки намечались на пл. Дзержинского, у Ильинских ворот и на пл. Ногина, куда должна была подойти проведенная к центру города линия пригородной железной дороги. На Красной пл. пересекались три диаметральные линии и предусматривалась общая пересадочная станция. Помимо того думали и о кольцевой линии, но ее трассу предстояло еще уточнить. Сквозные линии в центре города должны были проходить по подземным тоннелям и лишь при пересечении Москвы-реки выходить на эстакады. За пределами Московской окружной железной дороги движение на линиях метро предусматривалось наземным путем в направлении пригородов, которые не обслуживались пригородными железнодорожными поездами.

---

[52] Стенограмма беседы с инженером Юдовичем, начальником гидрогеологического отдела научно-исследовательского сектора Метростроя, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 202); то же с главным инженером Мильнером, начальником геологического отдела Метростроя, 2 февраля 1935 (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 307); то же с инженером Шелюбским (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 60).

[53] Стенограмма беседы с инж. Катцен, 2 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 314. Л. 312–313).

[54] Проект фирмы Сименс–Бауюнион 1926 г. предусматривал ту же протяженность линий. Нельзя, правда, выяснить, насколько проект Метростроя повторял и основные трассы, поскольку в проекте Сименса не сохранились описания линий метро. По меньшей мере, новой была линия до Дворца Советов, поскольку в 1926 г. о строительстве этого дворца еще не было речи. За исключением этой линии, проект Метростроя весьма походил на план МГЖД 1929/30 г. (см. Гл. I. 2А, 2Б).

Цель заключалась в том, чтобы из любого пункта достичь места назначения только с одной пересадкой[56]. На отдельных линиях поезда метро должны были следовать по окружной железной дороге[57].

10 декабря 1931 г. Московский горком партии одобрил предложения Метростроя выстроить в качестве первой линии Мясницкий и Усачевский радиусы от Сокольников до Дворца Советов (7 км) и на двух коротких участках начать изыскательские работы открытого и закрытого типа. Собственно строительные работы предстояло развернуть в апреле 1932 г.[58] В середине декабря 1931 г.[59] на ул. Русакова, 13 у Митьковского виадука был заложен опытный участок строительства тоннеля по парижскому способу, позднее известный как шахта № 29. Даже если Каганович лично присутствовал при закладке, как об этом позже упоминал Николаи[60], начало метростроительства выглядело довольно буднично: «Тут достали первых семь рабочих. Где-то им купили полушубки и валенки, Метроснаба (организации снабжения при Метрострое. – *Д. Н.*) еще не было. Значит, отправили их копать. Жители прилегающих домов смотрели, что тут делается. Какой-то странный наклонный ход во дворе одного дома»[61].

При недостаточных средствах и отсутствии квалифицированной рабочей силы была начата проходка шахты с деревянными крепями и забутовкой стен камнем. Когда вскоре Каганович нанес визит на строительный объект, он задал много скептических вопросов и выразил сомнение в осуществимости замысла столь примитивными методами[62].

Бюро Московского горкома партии 30 декабря 1931 г. утвердило часть предложенной Метростроем схемы, а именно сооружение Мясницкого, Усачевского, Арбатского, Таганского, Покровского и Замоскворецкого радиусов общей протяженностью 58,4 км. Три прочие радиуса и кольцевая линия были признаны необходимыми на

---

[56] Метрострой. Тезисы к докладу об эскизном проекте линий первой очереди, б/д [ноябрь или декабрь 1931 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 144. Л. 28–29); Полная схема. 1932. С. 72, 74.

[57] Николаи. Уточнение. 1933. С. 3.

[58] Бюро МГК ВКП(б). Протокол 24, 10 декабря 1931 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 33. Л. 2, приложение на л. 32–35).

[59] В литературе позднее из идеологических соображений закладка первой шахты приурочивалась к 14-й годовщине Октябрьской революции, т. е. 7 ноября 1931 г. См.: Пономарева. 1967. С. 16; см. также Гл. VII. 2А.

[60] Стенограмма беседы с инж. Николаи (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 82).

[61] Стенограмма беседы с инж. Катцен, 2 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 314. Л. 315).

[62] Маковский: Творческая мысль советского метростроения. Рукопись (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 110).

дальнейшую перспективу. В первую очередь строительства были намечены участки от Сокольников через Мясницкую ул., Охотный ряд, Дворец Советов и далее до Крымской пл.[63] (8,9 км) и от библиотеки Ленина через Воздвиженку и Арбат до Смоленского рынка (2,6 км). Сдать в эксплуатацию эти первые линии общей протяженностью 11,5 км, как и предлагал ранее Ротерт[64], предстояло до конца 1933 г.[65]

В январе 1932 г. Политбюро и Совнарком утвердили объем строительных работ и установили срок пуска упомянутых линий протяженностью 58,4 км – до конца 1935 г. Срок завершения технического проекта был продлен до начала мая 1932 г. Госплану поручалось заготовить необходимые стройматериалы. К разработке проекта и производству строительных работ намечалось привлечь иностранных специалистов[66].

12 февраля 1932 г. на опытном участке произошла авария: при проходке неожиданно натолкнулись на грунтовые воды, что привело к понижению их уровня. В результате на соседних зданиях появились трещины, лопнула труба водопровода, снабжавшего близлежащую фабрику минеральных вод, шахту полностью залило водой, а фабрика остановилась[67]. Шахта оказалась потеряна, нужно было закладывать новую на другом месте. При расследовании аварии было установлено, что в этой местности раньше было много прудов, засыпанных в XIX в., некоторые сохранившиеся подземные водные потоки пересекли трассу метро, и было признано необходимым считаться с подобными неожиданностями и в будущем. Геологическое бурение производилось с частотой 50 м, и никто не мог с уверенностью сказать, каково состояние грунта между двумя скважинами[68].

Проблемы с опытным участком строительства закрытым способом усугубляла позиция Ротерта, отдававшего предпочтение берлинскому методу прокладки метро открытым способом или в перекры-

---

[63] Станция на Крымской пл. служила для соединения с Парком культуры и отдыха им. Горького.

[64] Ротерт. Текущий доклад о деятельности Метростроя к 1 января 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 4. Л. 5–8).

[65] Бюро МГК ВКП(б). Резолюция, 30 декабря 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 13а. Д. 1088. Л. 4–5).

[66] Политбюро. Протокол 82, 8 января 1932 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 867. Л. 8); СНК СССР. Резолюция 21, 14 января 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 13а. Д. 1088. Л. 1–2).

[67] Маковский. Творческая мысль советского метростроения. Рукопись (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 112–113).

[68] Стенограмма беседы с инженером Юдовичем, начальником гидрогеологического отдела научно-исследовательского сектора Метростроя, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 203–206).

том сверху котловане. Этот метод облегчал развертывание широкого фронта работ и к тому же в высоком темпе, не требовал квалифицированных рабочих для прокладки тоннелей и позволял без крупных затрат провести наружную гидроизоляцию. Впрочем, пришлось бы перенести некоторые коммунальные линии, пересекавшие трассу метро[69]. Парижский метод Ротерт считал непригодным и опасным из-за неблагоприятных геологических условий. Щитовой способ прокладки тоннелей, практиковавшийся в Англии и Америке, хотя и облегчал проходку в водоносных слоях, но технически был весьма сложен и требовал импорта дорогостоящего оборудования[70].

Пока не был готов проект, нельзя было приступить и к эффективному строительству. Наряду с опытным участком велись также работы открытым способом[71], но деятельность Метростроя концентрировалась пока на проектировании и возведении складов, гаражей, мастерских, вспомогательных предприятий и жилья для рабочих. Следовало обеспечить стройку электроэнергией; в радиусе 150 км от Москвы Метрострой приобретал прежние или заводил новые каменоломни и песчаные карьеры[72].

Фаза проектирования затянулась до начала 1932 г., когда между инженерами Метростроя вспыхнула полемика о способе строительства. Молодой инженер Технического отдела В. Л. Маковский выразил несогласие с решением о строительстве открытым способом и предложил руководству Метростроя прокладывать линии по американскому образцу на большой глубине щитовым методом. Его предложение не встретило одобрения других инженеров. Большинство стояло на стороне Ротерта, меньшая часть поддерживала профессора Розанова, склоняясь к парижскому способу[73].

Маковский, который не был ни членом парии, ни комсомольцем[74], обратился, минуя непосредственное начальство, к городскому комитету ВКП(б) и смог увлечь своей идеей Хрущева. 1 марта 1932 г. в «Правде» вышла статья Маковского, вызвавшая оживленную дис-

---

[69] Ротерт. Текущий доклад о деятельности Метростроя к 1 января 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 4. Л. 12).

[70] См.: Стенограмма 2-го расширенного пленума РК ВКП(б) Сокольнического района, 22 сентября 1932 г. (ЦАОПИМ. Ф. 85. Оп. 1. Д. 12. Л. 11–13).

[71] Производственная хроника строительства. 1932. С. 25.

[72] См.: Ротерт. Рукопись, 15 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 318. Л. 161–162); Хроника Метростроя (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 141. Л. 15).

[73] См.: Маковский. 1981. С. 93; Стенограмма беседы с инж. Шелюбским (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 63).

[74] Стенограмма беседы с инж. Маковским, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 158).

куссию. Автор отстаивал щитовой метод проходки тоннелей на глубине 20–30 м, где, по данным геологических изысканий, находились стабильные слои осадочных пород юрского периода[75], и облицовку тоннелей железобетонными тюбингами[76]. Против берлинского способа он, в частности, приводил аргумент, что тот требует громадной работы по перемещению городских коммуникаций, необходимо перекрывать уличное движение, зимой обогревать строительные котлованы, и к тому же линии метро будут связаны с направлением существующих улиц. Парижский метод из-за неблагоприятных условий залегания грунтов в Москве Маковский считал слишком опасным[77].

В Метрострое Маковский оказался в полной изоляции. Спустя несколько дней после выхода статьи, остальные инженеры приняли резолюцию, в которой отвергли предложение Маковского как нецелесообразное. Пробы грунта обнаружили, что отложения юрского периода имелись не на всем протяжении трасс метро и были слишком тонки для прокладки тоннелей[78]. С технической точки зрения признавалась возможной прокладка тоннеля щитовым способом только на участке под Мясницкой ул. и Каланчевской пл. общей длиной 2 км. Помимо всего прочего, щитовое оборудование надо заказывать за границей, что потребует расхода валюты и на год затянет сдачу линии в эксплуатацию. Приводились и принципиальные возражение против тоннелей глубокого залегания: пример Лондонского метро показал, что на станциях, расположенных глубоко под землей, пассажиры вынуждены терять много времени для подъема и спуска на лифтах и эскалаторах. В Москве стремились не повторить этой ошибки[79].

Московский горком партии, однако, воспринял аргументы Маковского положительно. Каганович и Хрущев придавали большое значение тому, чтобы строительные работы как можно меньше сказались на жизни города и движении транспорта в Москве[80]. Щитовая проходка на большой глубине являлась единственным методом, который отвечал этому требованию. Маковского поддерживал и ряд ученых,

[75] Глинистые почвы и известняк геологического юрского периода.

[76] Тюбинг (от англ. tube – труба) – железобетонные кольца или их фрагменты для укрепления внутренних поверхностей тоннелей.

[77] Маковский. 1981. С. 93; Маковский. Как надо строить. 1932. С. 17–21.

[78] Стенограмма беседы с инж. Юдовичем, 4 сентября 1934 г. (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 265. Л. 153).

[79] Резолюция общего собрания ИТР Метростроя по докладу Ротерта, 5 марта 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 30. Л. 12–13).

[80] Стенограмма беседы с инж. Шелюбским (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 65).

например проф. Пассек из Ленинградского института инженеров транспорта, который работал в Метрострое в качестве консультанта.

В середине апреля в Московском горкоме партии состоялось совещание по поводу метода строительства, созванное Кагановичем и Хрущевым. Маковский и Пассек изложили свою позицию и были поддержаны Хрущевым. Ротерт, Шелюбский и другие инженеры отстаивали проект строительства по берлинскому способу, который находился в завершающей стадии. Ротерт полемизировал ангажированно и остро, назвав тех, кто требовал подготовки нового проекта, «могильщиками» и «вредителями». Отказ от прежних планов, на его взгляд, означал бы позор на весь мир[81].

Ввиду расхождений между отечественными проектантами Политбюро в конце апреля постановило привлечь для консультаций специалистов из Англии, Франции, Америки и Германии, выделив на эти расходы 50 тыс. долларов США[82]. 1 мая 1932 г. Метрострой представил технический проект сооружения первой очереди метро по берлинскому способу[83]. Однако 9 мая 1932 г. от Московского горкома партии последовало поручение Метрострою в течение недели разработать альтернативный эскизный проект прокладки линий глубокого залегания, что было выполнено в срок с напряжением всех сил[84].

20 мая 1932 г. горком партии отдал распоряжение Метрострою перестроить работу на принципах прокладки линий глубокого залегания и – не дожидаясь окончания разработки проекта – начать строительство на отдельных, хорошо обследованных участках[85]. Поскольку же Ротерт продолжал настаивать на прежнем проекте, в дело вмешалось Политбюро. Сталин отверг довод Ротерта, что строительство метро закрытым способом обойдется чересчур дорого. Судить об этом – прерогатива правительства[86]. 23 мая 1932 г. Политбюро постановило строить закрытым способом на большой глубине весь участок

---

[81] Стенограмма совещания в МК ВКП(б) 19 апреля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 197. Л. 86–90); Стенограмма беседы с проф. Пассек, 13 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 272. Л. 169–170).

[82] Политбюро. Особая папка к протоколу № 97, 23 апреля 1932 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 12. Л. 109).

[83] Основные этапы строительства Московского метрополитена. Доклад Ротерта на совещании писателей в редакции «История фабрик и заводов», б/д [май или июнь 1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 274).

[84] Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за май 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 95); Маковский. Творческая мысль советского метростроения. Рукопись (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 113).

[85] Бюро МГК ВКП(б). Протокол 11, 20 мая 1932 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 2. Д. 8. Л. 70–71).

[86] Мемуары Никиты Сергеевича Хрущева. Т. 3. М., 1990. С. 66.

от Сокольников до пл. Свердлова (бывшей Театральной), а для решения по поводу других участков привлечь советских и иностранных экспертов. Одновременно Политбюро подчеркнуло, что Метрострой следует рассматривать как важнейшую государственную стройку, которую в первую очередь необходимо снабжать строительными материалами[87].

После решения Политбюро в лихорадочном темпе развернулась переделка проекта. Работы открытым способом были свернуты и начата закладка ряда вертикальных шахт для тоннелей глубокого залегания[88]. Под давлением сверху руководители стройкой на местах вынуждены были приступать к проходке шахт без технического обоснования, каждый по своей собственной методе. Один из главных инженеров позднее расценил как совершенно несерьезное дело начало тоннельных работ без технического решения, специалистов и оборудования. Некоторые инженеры под прикрытием Ротерта осознанно мирились с грядущими неизбежными провалами, чтобы использовать их как средство воздействия: «У меня оборудования нет, как проходить подземные выработки, я не знаю, но стоит мне нарыть колодцы, которые потом будет заливать водой, как мне по необходимости, чтобы не завалить улицу, дадут и энергию, дадут и кадры, и всякого порядка оборудование...»[89]

Вскоре пришлось столкнуться с геологическими и техническими проблемами, с которыми нельзя было справиться на основе примитивных, ремесленных методов[90]. Уже в мае 1932 г. пять шахт было законсервировано, поскольку в них оказалось невозможным продолжать проходку[91]. Из угледобывающих районов были доставлены шахтеры, которые применили свою методику проходки с использованием деревянной крепи. Однако из-за близости грунтовых вод дерево быстро гнило, что приводило к обвалам и прорыву грунтовых вод[92].

---

[87] Политбюро. Протокол № 101, 23 мая 1932 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 885. Л. 4). Практически дословно эта формулировка была повторена в постановлении СНК СССР от 25 мая 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 68).

[88] Производственная хроника строительства. 1932. С. 25.

[89] Стенограмма беседы с главным инженером Химухиным (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 22–23).

[90] Стенограмма беседы с главным инженером Штеклером, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 168).

[91] Стенограмма беседы с главным инженером Химухиным (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 24).

[92] Германское посольство в Москве. Сообщение, 26 сентября 1932 г. (PA AA R 94567). См. также: Стенограмма беседы с руководителем 8-й дистанции Фрадкиным, 23 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 107); то же с руководителем шахты 47–48 Рохваргером, 28 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 78).

До конца 1932 г. из 18 шахт с запланированной общей глубиной проходки 498 м реально было пройдено на 4 шахтах всего 68 м. Прочие 14 шахт неоднократно консервировались, а отчасти и вовсе были закрыты[93].

Одной из причин неудач являлся гидрологическое состояние грунта. Предсказанный Маковским стабильный слой юрского периода, на котором покоилась идея глубокой проходки, оказался в значительной мере заблуждением. В ходе работ выяснилось, что этот слой во многих местах оказался тоньше, чем ожидалось, или вообще отсутствовал. Самое плохое заключалось в том, что и этот слой не отличался стабильностью, легко размывался водой и под влиянием грунтовых вод превращался в плывуны (плавучие пески)[94].

Пока летом 1932 г. работы продвигались ни шатко ни валко, комиссии экспертов в составе советских, немецких, французских и английских специалистов подготовили свои заключения. Обнародованные в августе 1932 г. отзывы резко различались между собой и отражали преференции иностранных фирм в практике строительства метрополитена: немецкая комиссия (Сименс–Бауюнион) отдавала предпочтение берлинскому способу. Для сохранения уличного движения котлованы предлагалось перекрывать, а линии городских коммуникаций подвешивать на опорах. Против технологии глубокого залегания немцы приводили аргументы, что такое метро обойдется дороже при строительстве и эксплуатации, является технически сложным в геологических условиях Москвы и, кроме того, окажется неудобным для пассажиров. Французская комиссия в составе ин-

---

[93] Стенограмма беседы с главным инженером Химухиным (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 26).

[94] Стенограмма беседы с главным инженером геологических работ Мильнером, 2 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 313–314). Плавучими песками в горном деле называются насыщенные водой пески, которые при обнажении ведут себя аналогично густой жидкости. Плывуны проявлялись в Москве прежде всего в районе подземных водных потоков, пересекавших линии метро. Старая Москвы была изрезана речками и оврагами, которые со временем были засыпаны или осушены. Подземные речки протекали на глубине менее 25 м, т. е. выше уровня строящихся тоннелей глубокого залегания. Часть потоков направлялась по трубам, другая часть под ними протекала в форме плывунов. Ширина русла таких потоков достигала 300 м (Стенограмма беседы с начальником 4-й дистанции Соколовым. ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 223–224). На трассе первой очереди строительства пришлось преодолеть пять таких потоков: ручей Черторый под Арбатом и у Дворца Советов, речку Неглинку у пл. Свердлова и под Александровским садом, речки Ольховку и Ольховец на Каланчевской ул. у Казанского вокзала и речки Чечора и Рыбинка между Каланчевской пл. и Сокольниками (см. рис. 28) (Федорова. 1981. С. 6–7). Неглинка в ходе реконструкции Манежной пл. в 1997 г. частично вновь выведена на поверхность в районе Александровского сада.

женеров Шарпантье, Виар, Анри и Леле из фирмы «Густав Томсон» (Gustav Thomson) также отвергла принцип глубокого залегания, став на сторону парижского и берлинского метода неглубокой проходки. Английские эксперты (консультант Андерсон, директор Пик) высказалась за комбинацию щитового метода и открытого способа строительства. Они предлагали проложить глубокую линию между Сокольниками и библиотекой Ленина с использованием 10 импортированных из Англии горнопроходческих щитов, а далее в направлении Крымской пл. постепенно перейти к открытому способу строительства на небольшой глубине[95]. Комбинированное решение предлагала также советская комиссия экспертов под председательством академика Губкина: между пл. Свердлова и Дворцом Советов трасса метро проходит на большой глубине, затем постепенно поднимается к поверхности, линии от Дворца Советов и до Крымской пл. и на Арбатском радиусе сооружаются открытым способом[96]. По поводу участка между Сокольниками и пл. Свердлова советская комиссия не высказала мнения, поскольку решением Политбюро от 23 мая 1932 г. здесь уже была намечена линия глубокого залегания.

По поводу схемы линий метрополитена французская комиссия не решилась высказать свое мнение[97]. Английские и немецкие эксперты одобрили ее и предложили небольшие дополнения[98]. Советская же комиссия потребовала существенных исправлений: запроектированную на юго-востоке Москвы промышленную зону требовалось связать не только с центром, но и с районами проживания рабочей силы. Необходима также была кольцевая линия, которая должна была проходить по Садовому кольцу и соединять некоторые крупные предприятия (заводы «Серп и Молот», АМО-ЗиС) и Парк культуры и отдыха им. Горького[99].

Результаты работы комиссий обсуждались на партсобраниях, совещаниях специалистов и в прессе, а затем совместно с обоими проектами Метростроя опубликованы в виде книги[100]. Ротерт продолжал упорствовать и в июле 1932 г., ссылаясь на результаты работы комис-

---

[95] Краткое извлечение из выводов экспертных комиссий по проекту Метростроя. Первоочередные линии Московского метрополитена. Издание Московского совета РКИКД. М., 1932. С. 2. См. также: Хроника Метростроя (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 141. Л. 20–23).

[96] Общее заключение. 1932. С. 32.

[97] СССР: Московский метрополитен. 1932. С. 1.

[98] Краткое извлечение. 1932. С. 2; СССР: Московский метрополитен. 1932. С. 213.

[99] СССР: Московский метрополитен. 1932. С. 184.

[100] СССР: Московский метрополитен. 1932. С. 388.

сий, вновь выступил за открытый способ строительства за исключением одного участка в центре города (между Охотным рядом и Красными воротами). Сверх того реальным сроком окончания работ на первой очереди строительства он называл теперь конец 1934 г.[101] Оба его предложения – вероятно, под впечатлением неудач с прокладкой вновь заложенных шахт – фактически не считались с решением Политбюро от 23 мая 1932 г. Каганович на это раздраженно отвечал, что Ротерт упрощает выводы комиссий и намечает «неверные» сроки[102]. В декабре 1932 г. Ротерт представил новую версию своего проекта. Теперь он придавал большее значение линиям глубокого залегания, но по-прежнему предусматривал на участке от Каланчевской пл. до Сокольников применение открытого способа строительства и отодвигал срок завершения работ еще на один год, а именно на октябрь 1935 г.[103] Московский горком партии в начале января 1933 г. обсудил этот доклад, постановив принять за основу строительства заключение советской экспертной комиссии и просить Центральный комитет ВКП(б) продлить срок завершения работы над объектом с 1 января на 1 декабря 1934 г. Для окончательного определения способа сооружения было принято решение провести заново геологические изыскания на каждом отдельном участке. Схема линий метро при этом оставалась неизменной[104].

Каганович принял решение на основе множества совещаний и технических консультаций, для участия в которых привлек в партийный комитет авторитетных геологов и других ученых[105]. Насколько позволяют судить источники, для Кагановича в первую очередь важно было определиться со способом строительства, который в минимальной мере затрагивал бы городскую жизнь, вероятно, чтобы не настроить население города против стройки. Возможно, свою роль сыграли и военные соображения: в самом начале дискуссии инженер Маковский обратил внимание Хрущева на то обстоятельство, что в случае войны тоннели глубокого залегания смогут служить надежными бомбоубежищами, чем привлек Хру-

---

[101] Ротерт. Доклад об основаниях проекта метро, б/д [конец июня 1932 г.] (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 2); Булганин – Кагановичу, 1 июля 1932 г. (там же. Л. 1).

[102] Каганович – Ротерту, б/д (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 17).

[103] Ротерт. Отчет и проект резолюции, декабрь 1932 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 52); ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 45. Л. 14.

[104] Протокол совещания у Кагановича, 3 января 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 45. Л. 4–5).

[105] Стенограмма беседы с инж. Катцен, 2 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 314. Л. 325).

щева на свою сторону[106]. По свидетельству внука одного из метростроевцев, Каганович приказал на военном полигоне проложить фрагменты метротоннелей на различной глубине и бомбардировать их с воздуха, чтобы проверить пригодность в качестве защитных сооружений[107]. В газете «Вечерняя Москва» в начале 1933 г. появилась статья с требованием соблюдать при строительстве метро правила противовоздушной обороны и потому прокладывать тоннели глубокого залегания, оборудовав ряд станций газонепроницаемыми переборками[108].

Еще до принятия окончательного решения партией о способе строительства, руководство Метростроя в начале ноября распорядилось о прекращении работ глубокого залегания. Экспериментальный участок, теперь шахта № 29, был перестроен на первоначальную глубину. Прочие шахты были ликвидированы, и вновь перешли к открытому методу строительства[109].

Итог деятельности Метростроя к концу 1932 г. выглядел неутешительно: с момента создания организации прошло 16 месяцев, а до сих пор не было утвержденного технического проекта, на основе которого можно было бы начать детальное проектирование, не говоря уже о самом строительстве[110]. Там, где, несмотря на отсутствие необходимых предпосылок, попытались приступить к прокладке шахт, потерпели неудачу. Инженеры и рабочие были разочарованы. Инженер Кучеренко вспоминал, что люди сидели у шахт и плакали. Он сам, инженер-мостостроитель и специалист по кессонной технике, трудился на постройке бараков на Арбатском участке, где царила полная неразбериха: «Ничего не знают, опять занялись бараками. Основные работы стояли. Никто не знал, каким способом строить: открытым ли, закрытым или траншейным. Идет дискуссия, идет борьба, а установки никакой нет. Посовещаемся вечером, посовещаемся днем, придешь, посмотришь на этот барак, и в конце концов досовещались до

---

[106] Мемуары Никиты Сергеевича Хрущева. Т. 3. М., 1990. С. 65.

[107] Егоров 1995. С. 1. Кроме этого свидетельства, мне не удалось найти материалов по этому поводу. То же относится к утверждению Егорова, будто Каганович распорядился устраивать станции таким образом, чтобы они не были разрушены при попадании бомбы в наземный вестибюль. По этой причине вестибюли станций метро первой очереди были построены так, что на перрон добирались не кратчайшим путем, а по длинным лестницам и тоннелям.

[108] Паушкин. 1933. С. 2.

[109] Стенограмма беседы с инж. Кузьминым, начальником шахты № 30, 25 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 99–100); то же с Гусевым, секретарем парторганизации шахты № 33–35 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 209).

[110] Доклад Ротерта на встрече с рабочими-ударниками, 1 сентября 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 272. Л. 72).

того, что законсервировали Арбат как ненужный участок. Закрыли, ликвидировали его»[111].

Разочарованный ходом дела, заместитель начальника Метростроя инженер Осколков осенью 1932 г. написал заявление об уходе, заметив, что дешевле купить каждому десятому москвичу автомобиль, чем построить метро. Тогда люди могли бы реально ездить, в то время как при теперешних темпах проектирования и производства работ неизвестно, когда же метрополитен вступит в строй[112].

Помимо волокиты из-за дискуссии о способе строительства явно не на высоте были организация и снабжение стройки: Ротерт обустраивал трассу, как на обычной железной дороге, т. е. с разделением на пять участков, на каждом своя администрация с обширным аппаратом. Участки делились на дистанции, дистанции – на шахты, так что между начальником Метростроя и рабочим на стройплощадке находились четыре административные инстанции[113]. Получили развитие параллелизм в руководстве и безответственность. Участки стали рассадником мелких строительных начальников[114]. В июле 1932 г. на стройке было занято 5299 рабочих и инженерно-технических служащих, которым противостояла раздутая армия управленцев в количестве 2217 чел.[115]

В декабре 1932 г. впервые был подсчитан объем предстоящих и осуществленных работ, а также составлена смета потребности в рабочей силе, материалах, деньгах и транспортных средствах. Количественные параметры, только теперь появившиеся на свет, застали руководство Метростроя врасплох и вынудили самым серьезным образом взяться за строительство[116]. Уже нельзя было рассчитывать на то, чтобы до конца 1935 г. сдать в эксплуатацию требуемые 58 км путей, как надеялись еще в июле 1932 г.[117]

---

[111] Стенограмма беседы с инж. Кучеренко, начальником кессонной группы, 20 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 197–198).

[112] Стенограмма беседы с главным инженером Химухиным (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 25–26).

[113] Там же. Л. 21–22.

[114] Оргбюро парткома Метростроя. Совещание о результатах заслушивания начальников строительства, 6 декабря 1933 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 239. Л. 56).

[115] МГКК-РКИ, отчет инспектора транспортной группы Назаровой, 27 июля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 437. Л. 10).

[116] Стенограмма беседы с главным инженером Химухиным (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 27).

[117] См.: Заместитель начальника Метростроя Осколков. Пояснительная записка к пятилетнему плану Метростроя, 3 июля 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 116. Л. 87).

Тот образ действий, которому в 1931/32 г. следовали строители московского метро, не был единичным случаем. Множество новостроек первой пятилетки было заложено до разработки планов строительства. Когда план оказывался наконец завершен, все приходилось менять или даже начинать заново. В конце 1934 г. правительство запретило приступать к строительству до тех пор, пока не будут утверждены план и механизм финансирования стройки. Проблема эта, очевидно, так и не была изжита, поскольку даже в 1936 г. в прессе продолжали клеймить такого рода недостатки[118].

Б) 1933 г.: на пути к преодолению кризиса

После провальных попыток начать стройку и бесконечных дискуссий в 1933 г. было принято несколько важных решений, на основе которых впервые смогли приступить к планомерным строительным работам. В декабре 1932 г. Каганович вызвал к себе руководство Метростроя, начальников участков, шахт и дистанций, а также секретарей парторганизаций с отчетом о проделанной работе. Он потребовал от них прекратить дискуссию о способах строительства и назвать реальные сроки сдачи участков в эксплуатацию[119].

Резолюция московского городского и областного комитета партии «О ходе работ по строительству метрополитена», принятая 28 февраля 1933 г. совместно с президиумом Моссовета, обозначила переход ко второй, более эффективной фазе строительства. Руководству Метростроя поручалось на основе принципа единоначалия[120] ввести строжайшую дисциплину в управленческом аппарате и на строительных объектах, а также представить к 1 марта 1933 г. технический проект. Были одобрены предложенные Метростроем календарные планы работ по отдельным участкам. Что же касается способа строительства, то в резолюции молчаливо пересматривалось решение Политбюро от 23 мая 1932 г. Партия поддалась давлению аргументов Ротерта и для участков Сокольники – Красные ворота и Дворец Советов – Крымская пл. признала целесообразным открытый способ строительства. На трассе же Красные ворота – Смоленская пл. предусматривался закрытый способ. Сверх всего прочего Метрострой обязывался реорганизовать свой аппарат, сократив к 1 марта 1933 г. штат управленцев на треть[121].

---

[118] Depretto. 1992. P. 189–190.

[119] Стенограмма беседы с главным инженером Химухиным (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 28).

[120] Подр. об этом принципе см. Гл. VI. 4.

[121] Постановление МК, МГК ВКП(б) и президиума Моссовета, 28 февраля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 38. Л. 17–19).

В дополнительной резолюции перечислялись конкретные меры: руководители строительства отныне должны минимум половину своего рабочего времени проводить непосредственно на объекте, а не в конторе. От начальников требовалось полностью использовать предоставленные им административные права, не разводя «мелкобуржуазный демократизм». Ротерту приказали в течение месяца представить план механизации работ. В качестве стимулирующего фактора для рабочих вводилась сдельная оплата, причем рабочим, занятым в шахте, устанавливалась оплата на 25 % выше по сравнению с обычным уровнем зарплаты в строительной отрасли. Руководство Метростроя и профсоюзный комитет обязывались организовать техническое обучение рабочих. Каждый принимаемый на шахту рабочий обязан был впредь пройти курс обучения, необходимый для усвоения «технического минимума». Партийному комитету Метростроя поручалось проверить распределение коммунистов и комсомольцев в шахтах и позаботиться о том, чтобы в каждой рабочей смене имелось твердое ядро коммунистов и комсомольцев, способное вести за собой остальных рабочих. Московская организация комсомола должна была с этой целью мобилизовать на строительство метро 1 тысячу комсомольцев московских предприятий. Перед Моссоветом была поставлена задача улучшения условий жизни метростроевцев[122]. Для придания постановлению местных партийных органов большего веса оно было представлено на утверждение Центральному комитету ВКП(б)[123].

Однако никаких изменений не произошло, и в марте 1933 г. Каганович повторно вызвал руководство Метростроя в горком партии. Заместитель Ротерта Крутов был уволен со своей должности. Ротерт объяснял отсутствие сдвигов на стройке слабой поддержкой со стороны партии и профсоюзов, его второй заместитель Рошаль и секретарь парторганизации Метростроя Сивачев выступили с критикой стиля руководства Ротерта. Каганович поручил Хрущеву и Булганину проверить управленческий аппарат и стройплощадки Метростроя[124].

После того как Метрострой представил технический проект, Политбюро и Совнарком соответственно 20 и 21 марта 1933 г. опубликовали обширное постановление о строительстве метрополитена.

---

[122] Бюро МГК и МК ВКП(б). Постановление, 28 февраля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 38. Л. 20–22).

[123] Бюро МГК и МК ВКП(б). Протокол № 8, 28 февраля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 38. Л. 9).

[124] Стенограмма беседы с главным инженером Химухиным (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 30–32).

Высшие инстанции на основе заключений экспертных комиссий и новейшего проекта Метростроя вынесли следующее решение: утвердить схему линий, в основе повторяющую предложенный в ноябре 1931 г. вариант (см. рис. 19, табл. 4), общей протяженностью 80,3 км[125].

Решение по поводу способа строительства обосновывалось для каждого отдельного участка: от Сокольников до Красных ворот линия прокладывалась открытым способом, поскольку улицы здесь были достаточной ширины, а геологические условия неблагоприятны для строительства закрытым способом. Последний должен был применяться только у Митьковской эстакады (экспериментальный участок). Между Красными воротами и библиотекой Ленина намечалась прокладка тоннелей глубокого залегания, поскольку этот участок располагался в центральной части города с оживленным уличным движением. От библиотеки Ленина до Кропоткинской пл. стройка должна была вестись снова открытым способом. Последний участок пересекал ул. Остоженка, движение на которой было невелико, и эту улицу можно было миновать по параллельным трассам. Для Арбатского же радиуса предусмотрели закрытый способ, чтобы не направлять оживленное уличное движение по объездным путям.

Срок окончания первой очереди метро был перенесен с 1 января на 1 декабря 1934 г., одновременно инвестиции на 1933 г. по статье строительства канала Москва–Волга были повышены с 80 до 110 млн руб. Госплану и Совету труда и обороны было дано указание снабжать Метрострой материалами и оборудованием лучше, чем прежде. Московский комитет партии, Моссовет и Метрострой обязывались устранить недостатки при организации работ, обеспечив также финансовую дисциплину и высокое качество строительства[126].

---

[125] Ср. разъяснения инженера Циреса (Цирес, Семенов и др. За лучший... 1933. С. 14). Некоторые частности были все же изменены: Усачевский радиус получил название Фрунзенского, Тверской после переименования Тверской ул. в ул. Горького стал Горьковским. Станции «Охотный ряд» и «Площадь Свердлова» были объединены, поскольку расстояние между ними оказалось совсем невелико. Станция «Фрунзе» (между библиотекой Ленина и Дворцом Советов) была упразднена, и Краснопресненский радиус пересекался теперь с Фрунзенским у Дворца Советов, получив тем самым вторую линию. Станции «Мансуриков переулок» (между Дворцом Советов и Крымской пл.) и «Серебряный переулок» (на Арбате) также были отменены. Дзержинский радиус теперь проходил не через пл. Дзержинского, где оказалось слишком сложно соорудить трехуровневую пересадочную станцию, а через Трубную пл. (пересадка на сквозную железнодорожную линию) и пл. Свердлова (пересадка на линию метро первой очереди).

[126] Политбюро. Решение № 133, 20 марта 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 918. Л. 55–56); СНК СССР. Постановление № 529, 21 марта 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 57с. Д. 23с. Л. 185–188). Постановление было опубликовано в газетах «Правда»

В тот же день, 20 марта 1933 г., Политбюро приняло основополагающее постановление о реорганизации работы на шахтах Донбасса, на которых возникли затруднения. Постановление имело в виду и Метрострой, став основой его реорганизации, хотя прямо в документе об этом не говорилось[127]. Реформа была нацелена на то, чтобы эффективнее наладить работу с помощью механизации, строгого единоначалия, лучшей организации труда, социалистического соревнования, сдельной оплаты на основе норм, разработанных при хронометрическом изучении трудового процесса, перехода к хозрасчету и лучшего снабжения рабочих[128].

С этим была тесно связана четкая организация управленческого аппарата Метростроя. Участки, которые разрослись до громоздкого средостения между центральным аппаратом и строительными объектами, по настоянию Кагановича и Хрущева были ликвидированы, несмотря на сопротивление Ротерта[129]. Основными административными единицами стали теперь шахты (при закрытом способе строительства) и дистанции (открытый способ). Отчасти им было придано новое руководство. С этой целью к строительству метрополитена привлекли опытных горных инженеров из Донбасса и переместили на стройплощадки инженеров из руководящего аппарата[130].

Начальник угольного треста в Донбассе Егор Трофимович Абакумов из-за совершенных ошибок лишился своего поста и был назначен заместителем начальника Метростроя[131]. Уволить Абакумова от прежней должности порекомендовал Политбюро Молотов. Инициатором

от 7 апреля 1933 г. и «Рабочая Москва» от 8 апреля 1933 г. Поэтому в литературе, не базирующейся на архивных материалах, приводится чаще всего эта датировка (См.: Полетаев. 1953. С. 23).

[127] Стенограмма беседы с Абакумовым, заместителем начальника Метростроя, 25 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 37–38).

[128] Ср. указания Метрострою в постановлении Моссовета от 4 апреля 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 138. Л. 197–198). Хозрасчет означал, что предприятие следует вести на основе принципов экономики и организации производства. Хозрасчет был одним из «шести условий хозяйственного строительства», которые Сталин сформулировал в июне 1931 г. в одном из своих директивных выступлений (см.: Сталин И. В. Новая обстановка – новые задачи хозяйственного строительства. Речь на совещании хозяйственников 23 июня 1931 г. // Сталин И. В. Соч. Т. 13: июль 1930 – январь 1934. М., 1951. С. 51–80).

[129] См. протокол совещания у Кагановича 9 апреля 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 18. Оп. 3. Д. 198. Л. 76). См. также: Стенограмма беседы с инж. Гоцеридзе, начальником шахты 21–21 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 178).

[130] Протокол совещания у Кагановича, 22 марта 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 45. Л. 42–43).

[131] Стенограмма беседы с Абакумовым, 25 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 37).

его перемещения на Метрострой стал Каганович, который видел в Абакумове верного товарища по партии, который мог хорошо сработаться с Хрущевым, поскольку они были хорошо знакомы с 1912 г., когда вместе трудились на одном горно-металлургическом заводе. Хрущев, не доверявший Ротерту, даже предложил своего старого друга на пост начальника Метростроя, однако для этого, с точки зрения Кагановича, ему не хватало высшего технического образования[132].

Егор Абакумов, родившийся в 1895 г. в Донбассе, не был ни инженером, ни специалистом-строителем, а простым выдвиженцем из рабочих, и прошел после революции путь от шахтера до начальника треста, обойдясь без дополнительного образования[133]. Он был примечательной фигурой своего времени, выделялся знанием народных поговорок и шуток и был хорошо известен на всех шахтах[134]. Благодаря своей связи с народной массой он быстро завоевал высокий авторитет и среди рабочих-метростроевцев. Отношения с Ротертом у него не сложились, так как они были совершенно разными по характеру людьми: Ротерт – спокойный и сдержанный, Абакумов – бурный и эмоциональный[135], да и Ротерт считал Абакумова в профессиональном плане малополезным. В частных беседах начальник Метростроя называл своего заместителя «дураком», не имеющим никакого представления о строительстве метрополитена[136].

Несмотря на все это, с прибытием Абакумова на Метрострое началась новая эра. Его сильными сторонами были организационный талант и настойчивость в достижении поставленной цели[137]. В течение мая 1933 г. Абакумову удалось перестроить аппарат и стиль работы Метростроя согласно директивам Политбюро. Кроме того, он привез с собой значительное число инженеров, техников и шахтеров из Донбасса, обладавших опытом прокладки тоннелей глубокого залегания[138]. Впрочем, возник известный антагонизм между первыми строителями и шахтерами, так как первые считали строительство ме-

---

132 Мемуары Хрущева. 1990. Т. 3. С. 63–64.

133 Стенограмма беседы с Абакумовым, 25 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 18–32).

134 Битус. 1967. С. 31.

135 См.: Федорова. 1981. С. 19.

136 НКВД. Агентурное донесение «Петрова», 19 февраля 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 207. Л. 20). Об отношении к Абакумову инженеров см. Гл. IV. 2В.

137 Стенограмма беседы с главным инженером Гертнером (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 140). См. также: Федорова. 1981. С. 20.

138 Стенограмма беседы с главным инженером Химухиным (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 33).

тро своим делом и считали неуместным вмешательство со стороны горняков[139].

Настоящий перелом в работу Метростроя внесла мобилизация комсомольцев московских предприятий, о которой шла речь в партийном постановлении от 28 февраля 1933 г. Ранее доля коммунистов и комсомольцев среди метростроевцев была крайне невелика. Трудовая мораль рабочих в целом была низка, мотивация труда также весьма слаба[140]. Партийная организация – насколько она вообще существовала на строительных объектах – могла опереться лишь на немногочисленных членов партии. С призывом комсомольцев ситуация радикально изменилась. Летом и осенью 1933 г. на Метрострой хлынули три волны комсомольцев – сначала 1 тыс. чел., затем 2 тыс. и наконец 10 тыс.[141] Совместно с 1 тыс. коммунистов, мобилизованных районными комитетами партии, и 500 избранными беспартийными ударниками[142] они призваны были образовать прочное ядро метростроевцев и гарантировать влияние, контроль и воспитание «отсталых» рабочих[143].

Из 13 тыс. призванных по мобилизации комсомольцев едва ли половина была действительно занята на строительных объектах[144]; прочие либо не явились на стройку, либо сбежали с нее. Те же, кто остался, отличались высокой мотивацией, в удивительно короткий срок приобрели необходимую квалификацию и в течение нескольких недель заняли руководящие позиции среди рабочих[145]. Они сформировали отчасти собственные комсомольские бригады, отчасти же влились в существующие бригады, укрепив в них прослойку комсо-

---

139 То же с инж. Катцен, 2 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 314. Л. 325).

140 О происхождении рабочих-метростроевцев подр. см. Гл. III. 1, об их социальном поведении – Гл. IV. 3.

141 Бюро МГК ВЛКСМ. Протокол № 17, 27 марта 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 52. Л. 47–48 – решение о мобилизации 1 тыс. комсомольцев); Бюро МГК ВЛКСМ, 15 июля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 53. Л. 31 – решение о мобилизации 10 тыс. комсомольцев); Решение о мобилизации 10 тыс. комсомольцев по случаю установления шефства комсомола над Метростроем, 26 августа 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 53. Л. 55). О ходе мобилизации подр. см. Гл. III. 2.

142 Секретариат МГК ВКП(б). Протокол № 73, 22 июля 1933 7. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 3. Д. 32. Л. 87); Рабочая Москва. 1933. 23 июля. № 170.

143 См. речь Хрущева на праздничном заседании по случаю мобилизации комсомольцев, 14 мая 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 66. Л. 15–16).

144 Доклад о ходе мобилизации комсомольцев на строительство метро, 29 октября 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 110. Л. 1).

145 Доклад о работе комсомольской организации шахты 18–18 бис Метростроя. К протоколу № 162, Бюро ЦК ВЛКСМ, 11 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 178–180).

мольцев и коммунистов[146]. Чаще всего мобилизованные забирали в свои руки ведущие позиции в партийной, комсомольской и профсоюзной работе, развивая социалистическое соревнование и движение «ударников»[147].

Наряду с проблемами организации, руководства и мотивации труда в 1933 г. удалось решить и техническую проблему, с которой ранее не могли справиться. В начале апреля 1933 г. впервые на трех шахтах Мясницкого радиуса наметился существенный прогресс. Прочие шахты и дистанции следовало сначала реконструировать, перестроить с закрытого на открытый способ работ или заложить заново. На Фрунзенском и Арбатском радиусе пока велись лишь подготовительные работы. С апреля по июль 1933 г. дистанции и некоторые новые шахты Мясницкого радиуса были буквально взяты с боем.

На шахтах, где столкнулись с водоносными слоями грунта и плавучими песками, оказался неприемлем способ проходки штольни с помощью деревянной крепи, практиковавшийся специалистами из Донбасса. Появились деформации, частичное обрушение и повреждение зданий. Ряд шахт пришлось законсервировать[148] до тех пор, пока благодаря кессонной технологии не появилась возможность прорыва в этой области. 22 апреля 1933 г. под руководством инженеров Кучеренко и Тесленко был создан кессонный отдел, в ведение которого перешли работы на «замороженных» шахтах[149]. По настоянию Хрущева на особо тяжелом участке южнее Казанского вокзала, где пришлось преодолевать подземную речку Ольховку, кессонную технику стали использовать не только при проходке вертикальных шахт, но и при прокладке горизонтальных тоннелей. Для этого на поверхности изготавливали 25-метровые бетонные фрагменты тон-

---

[146] Доклад о работе комсомольской организации шахты 18–18 бис Метростроя. К протоколу № 162, Бюро ЦК ВЛКСМ, 11 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 180); Отчетный доклад шахты 18. К Протоколу № 162 Бюро ЦК ВЛКСМ, 11 декабря 1934 г. (там же. Л. 207–208); Стенограммы беседы с секретарем комсомольской организации Мелowановым, шахта 22 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 311. Л. 67).

[147] См., например, доклад о положении в комсомольской организации шахты 21–21 бис, 9 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 188–189); стенограмма беседы с комсомольцем Марусиным, 9 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 1–2). О поведении комсомольцев см. Гл. IV. 2А, о методах вовлечения остальных рабочих в их систему достижений см. Гл. VI. 5.

[148] Стенограмма беседы с Абакумовым, 25 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 38–40).

[149] Ротерт. Приказ 119, 22 апреля 1934 г. (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 38–40).

неля, которые укладывались друг за другом, пока кессон не достигал проектной глубины[150].

В июне 1933 г. первые шахты достигли требуемой глубины, и стало возможным перейти к прокладке горизонтальных штолен[151]. В конце августа 1933 г. на Фрунзенском радиусе между Кропоткинской пл. и Крымской пл. начались работы по берлинскому способу[152]. Осенью 1933 г. на некоторых участках приступили к соединению горизонтальных штолен, проложенных между шахтами[153].

Несмотря на достигнутые в ряде областей успехи, положение Метростроя в конце 1933 г. внушало тревогу: план в целом не был выполнен, организация работы и снабжение материалами, рабочей силой, жильем и транспортными средствами далеко не соответствовали объему предстоящих работ[154]. Даже при строительстве вагонных депо, мастерских, гаражей, жилых домов и бараков, где не требовалось решать сложные технические задачи, план 1933 г. был выполнен едва наполовину, а результаты строительства оказались удручающими: «Качество гражданского строительства Метростроя безобразно. Все построенные в прошлом году бараки уже потребовали капитального ремонта. Междуэтажные перекрытия стандартных домов в поселке им. Ворошилова еще до сдачи их в эксплуатацию проваливались и были переделаны, столярные изделия в домах Черкизово недопустимо низкого качества. Постройка здания лесопильного завода граничит с прямым вредительством: проект этого здания был составлен безграмотно, технологический процесс не продуман, и это повлекло неоднократные переделки и приспособления уже выстроенного здания к процессу производства. В эксплуатацию постройки сдаются, как правило, с крупными недоделками [...]»[155]

Утвержденный в марте 1933 г. Моссоветом годовой план Метростроя на практике при составлении месячных планов игнорировался. Ориентировались не на плановые задания, а на реальные возможности шахт и дистанций, и постоянно уменьшали требования. По плану строительство предстояло закончить к 1 июля 1934 г., а к 1 декабря

---

[150] Стенограмма беседы с инж. Кучеренко, 20 октября 1934 г. (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 200–202).

[151] Вечерняя Москва. 1933. 7 июня. С. 2.

[152] Абакумов. Приказ № 364, 20 августа 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 45. Л. 238).

[153] Полетаев. 1953. С. 26.

[154] Стенограмма беседы с инж. Соколиным, начальником 2-й дистанции, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 103, 106); то же с главным инженером Химухиным (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 36).

[155] МГКК РКИ, Филатов. Доклад о ходе гражданского и промышленного строительства на Метрострое, 22 декабря 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 679. Л. 2).

1934 г. метрополитен следовало сдать в эксплуатацию. В начале октября 1933 г. Метрострой выполнил лишь 33,5 % земляных работ от уровня годового плана, а по бетонным работам и вовсе лишь 14,7 %. Метрострой не располагал к тому времени и утвержденным техническим проектом[156].

13 августа 1933 г. Метрострой представил Московскому комитету партии и Моссовету технический проект первой очереди строительства. Проект был рассмотрен экспертными комиссиями[157], но не прошел процедуру официального утверждения[158]. В схему линий (см. рис. 20) Метрострой внес ряд мелких изменений и наметил две новые линии, а именно кольцевую линию вдоль Садового кольца и диаметральную от Ленинских гор через Парк культуры и центр к Савеловскому вокзалу и далее на северо-запад города. Протяженность намеченных линий теперь составляла 110,8 км[159].

Осенью 1933 г. не был решен еще ряд важных вопросов: точное прохождение трассы на Арбате, положение и тип станции «Дворец Советов» и «Улица Коминтерна», ширина станций, гидроизоляция, система доставки пассажиров на станции, профиль тоннелей и габариты поездов (железнодорожная колея или уменьшенная) и снабжение электроэнергией подвижного состава. Вследствие вопиющего отставания проектных работ на ряде объектов в 1933 г. в ходе строительных работ пришлось переделывать готовые сооружения. В этом отношении заметных улучшений не наблюдалось. Механизация работ, которую требовали в марте, оставалась неудовлетворительной и нарушала все планы. Поставки оборудования не были систематическими, а носили скорее случайный характер, поскольку осуществлялись начальниками строительных объектов самостоятельно. Оборудование поступало разукомплектованным, а имеющиеся машины не использовались или применялись неправильно. Выемка и отвал грунта производились все еще по преимуществу ручным способом. Не хватало транспортных средств. Прогресс на различных производственных стадиях был неравномерен: шахты угрожающе долго оставались только с деревянной крепью, поскольку бетонные работы запаздывали. Несмотря на высокий расход цемента, качество бетонных работ оставалось низким. Затраты же на строительство оказывались непо-

---

156 Комиссия Гинзбурга. Доклад о состоянии работ на Метрострое, октябрь 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 200. Л. 4–5).

157 Результаты их работы были опубликованы отдельным изданием: Московский метрополитен. Заключение 1933.

158 Краткий доклад правительственной комиссии по приему Московского метро, б/д [1935] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 17. Л. 5).

159 Николаи. Уточнение. 1933. С. 5–8.

[redacted]

перелом. Не посягая на конечную цель, Метрострой должен был, однако, включить в постановление все необходимое с точки зрения предприятия. Каганович оказывал давление на Метрострой, но в то же время всячески его поддерживал[163].

Обширное постановление было принято 29 декабря 1933 г. и представленно лично Кагановичем в эмоциональной речи на собрании метростроителей и рабочих московских заводов[164]. Постановление 29 декабря 1933 г. наметило решающий прорыв. В нем для каждой шахты и дистанции устанавливались жесткие сроки завершения строительства, давались детальные указания по оптимальной организации и созданию наиболее благоприятных условий для проведения работ. Руководству Метростроя и его парторганизации постановление на всем протяжении 1934 г. служило основанием и директивой, когда речь заходила о форсировании темпов и требованиях выполнения плана. В оставшиеся месяцы предстояло повысить темп земляных работ в 5 раз, а бетонных – даже в 9 раз[165].

Прежде Каганович внес ясность в еще один важный вопрос строительства, а именно по поводу трассы метрополитена на Арбате. Политбюро 20 марта 1933 г. распорядилось вести работы на Арбате закрытым способом. Метрострой в связи с этим разработал технический проект сооружения метро парижским методом, непосредственно под уличной мостовой. Однако на Арбате сложились особенно неблагоприятные геологические условия: до глубины 11 м грунт состоял из сухого песка, а под ним находились насыщенные водой плывуны[166]. Кроме того, при парижском методе требовалось переместить линии городских коммуникаций, что привело бы к длительной блокировке улиц. 20 октября 1933 г. в Моссовете состоялось совещание с участием Кагановича и Хрущева, на котором развернулась острая дискуссия[167].

Каганович поставил предварительное условие, чтобы линии городских коммуникаций остались неповрежденными и не создавалось

---

[163] Стенограмма совещания у Кагановича по вопросам метро, 15 марта 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 126).

[164] Каганович. Первая очередь. 1933. С. 1–6; МК, МГК ВКП(б), областной и городской исполком. Постановление «О ходе строительных работ метро первой очереди», 29 декабря 1933 г. // Метрострой. № 11–12. С. 7–12. Речь Кагановича и упомянутое постановление были опубликованы также отдельным изданием: Каганович. Построим. 1934.

[165] Каганович. Первая очередь. 1933. С. 4.

[166] Строила партия, мы помогали. Рукопись Абакумова, б/д [1934/35] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 10).

[167] Стенограмма беседы с инж. Ломовым, 29 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 156). Ср.: Каганович. Памятные записки. 1996. С. 437. Ломов датирует совещание 20 июля 1933 г., но очевидно, что имеется в виду совещание 20 октября 1933 г.

помех для уличного движения. Население района настроено лояльно и терпеливо, но надо иметь в виду его реакцию, тем более что Арбат густо населен[168]. Там живет интеллигенция, писатели и художники; нельзя оставить этих людей без света или канализации[169]. Каганович указал проектировщикам Метростроя на то, что при советских отношениях собственности они не связаны направлением улиц, но без всяких формальностей могут тянуть трассу через дворовые участки. Комиссии под председательством Абакумова было поручено разработать несколько вариантов прокладки линии, в том числе и неглубокого залегания, начинающейся под библиотекой Ленина, проходящей далее по задним дворам левее улицы Коминтерна, через Арбатскую пл. и далее по дворовым участкам правой стороны Арбата[170].

15 ноября 1933 г. комиссия Абакумова представила проект, большинством голосов высказавшись за обходной маршрут, поскольку иначе не было гарантии сохранить неповрежденными линии городских коммуникаций. Для проходки тоннелей под домами, которые занимали половину трассы, инженер Ломов предложил траншейный способ, который уже успешно применялся в Мадриде и Париже. Каганович, Хрущев, а также Ротерт поддержали это предложение. Несмотря на сопротивление инженеров Гертнера и Шелюбского, которые опасались обрушения домов, было решено разработать точный маршрут и технический проект обходной линии[171].

28 ноября 1933 г. Каганович на месте ознакомился с трассой прокладки тоннеля на Арбате и дал согласие на начало работ. Ломову удалось убедить Кагановича, что в русских условиях траншейный способ является идеальным: не требовалось крупной механизации, работу можно было организовать «системой мелкого крестьянского хозяйства», с заступом, кайлом и молотом[172].

В) 1934 г.: на штурм плана

Оставшийся на 1934 г. объем строительных работ был гигантским, тем более что ЦК ВКП(б) постановил открыть движение к 17-й го-

---

[168] Выступление Кагановича на пленуме экспертной комиссии Метростроя 20 октября 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 31–33).

[169] Строила партия, мы помогали. Рукопись Абакумова, б/д [1934/35] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 11–12).

[170] Объяснительная записка комиссии Метростроя по разработке вариантов Арбатского радиуса, 10 ноября 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 75).

[171] Протокол совещания в МК ВКП(б), 15 ноября 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 208. Л. 17); стенограмма совещания (там же. Л. 137–180).

[172] Стенограмма беседы с инж. Ломовым, 29 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 171).

довщине Октябрьской революции[173]. За 10 месяцев предстояло наверстать то, что было упущено в течение двух лет. Это было возможно только при напряжения всех сил, многократном увеличении числа рабочих, масштабных инвестициях капитала и создании системы повседневного контроля, надзора и давления со стороны партии. Центральную роль в этом соревновании со временем играли комсомольцы, которым удалось в эти решающие месяцы увлечь остальных рабочих своим головокружительным темпом. В 1934 г. было выполнено 85 % земляных и 90 % бетонных работ (см. табл. 5, рис. 21), причем большая часть в период с апреля до октября. Стройплощадки метрополитена в это время напоминали поле битвы, на котором буквально как на войне сражались за выполнение плана и преодолевали сопротивление природы[174]. То были месяцы, которые своим героизмом и самопожертвованием наложили отпечаток на картину строительства Московского метрополитена, взлелеянную советской пропагандой, воспринятую в литературе и прочно укоренившуюся в сознании населения.

Таблица 5

Объем выполненных Метростроем работ, 1932–1935 гг.[175]

Год	Земляные работы		Бетонные работы	
	тыс. куб. м	% к общему итогу	тыс. куб. м.	% к общему итогу
1932	14,0	1	2,0	0
1933	300,0	13	59,0	7
1934	1951,0	85	749,0	90
1935	17,0	1	26,0	3
Всего	2282,0	200	836,0	100

С развертыванием строительных работ на Арбатском радиусе в начале 1934 г. лихорадочная работа закипела по всей трассе. Число занятых на Метрострое в мае 1934 г. достигло своего высшего значения, а именно 75 тыс. чел. Сверх того, партией под лозунгами «Вся страна строит метро», «Мы строим лучшее метро в мире», «Лучшее метро для красной столицы» были мобилизованы широкие массы населения столицы для помощи на стройплощадках. В марте–апреле в субботниках приняли участие около 500 тыс. москвичей. Суббот-

[173] Известия. 1934. 5 января. № 5. С. 2.

[174] См. об этом подр. Гл. IV. 4В.

[175] Ротерт, Абакумов, Старостин, Шелюбский. Краткое техническое описание первой очереди метро, 16 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 16. Л. 3). Данные, на которых основана диаграмма на рис. 21, заимствованы из того же источника (там же. Л. 4).

все сломать и заложить фундамент заново. Через месяц снова переделки. Хоть и не понадобилось еще раз ломать фундамент, но дальше мы строили по другому методу»[180].

Когда вестибюль станции «Арбатская» был готов уже на две трети, на стройку прибыл Каганович и решил, что тот расположен неправильно. Здание было снесено и в нескольких метрах построено новое. Незадолго до завершения строительства по приказу Кагановича было снесено соседнее здание Арбатского рынка. В изменившемся окружении вестибюль станции метро стал выглядеть неудачно, и Каганович распорядился переделать его в очередной раз[181].

Темп строительных работ 1934 г., затяжка с вынесением важных решений, а также постоянные переделки, бывшие результатом неожиданных технических проблем или вмешательства со стороны партийного руководства, держали проектный отдел в постоянном напряжении. В месяц приходилось подготавливать 1–1,5 тыс. технических чертежей. Проектировали днем и ночью. Ко времени, когда следовало срочно приступить к прокладке линии на участке у Дворца Советов, чтобы выдержать срок завершения работы, точное положение станции «Дворец Советов» еще не было определено. Тоннель ценой больших затрат пришлось проложить таким образом, чтобы позднее вокруг него можно было построить станцию. Уже когда строительные работы шли полным ходом, местоположение станции было утверждено и принято решение строить ее немедленно. В течение нескольких дней проектировщики вынуждены были заново готовить проект по всему участку. Подобная ситуация сложилась и на Арбате, где маршрут трассы выяснился только в начале 1934 г. Проектирование Арбатского радиуса в итоге началось практически одновременно со строительными работами[182].

В последнюю очередь взялись за участок между пл. Свердлова (Театральной) и пл. Дзержинского (Лубянской). Из-за плывунов и подземного русла Неглинки здесь не удалось применить горную проходку на большой глубине и пришлось прибегнуть к методу щитовой проходки. Щит был импортирован из Англии и в марте 1934 г. пущен в эксплуатацию. В мае к нему добавился второй щит, кото-

---

180 Бригадир Фаяз Замалдинов, шахта 10–11 // Рассказы. 1935. С. 224. См. также: Стенограмма беседы с бригадиром Кравченко, шахта 7–8, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 111).

181 Стенограмма беседы с партийным секретарем Белой, шахта 36–37 (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 252–253); Как мы строили метро 1935. С. 42–43.

182 То же с инж. Шелюбским, начальником Метропроекта (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 97–98).

рый был сконструирован в Советском Союзе по английскому образцу[183].

В апреле 1934 г. на шахте 29, бывшем экспериментальном участке, впервые было завершено строительство тоннеля длиной 220 м. Одна за другой шахты и дистанции переходили от проходки штолен и выемки грунта к бетонированию и облицовке камнем тоннельных стен, чтобы вслед затем проложить гидроизоляцию и дополнительно укрепить тоннели железобетонной муфтой[184].

На этой стадии во множестве мест проявилось вопиюще низкое качество строительства. В погоне за темпом и выполнением плана получила распространение халтурная работа. Свою роль при этом сыграл недостаток специальных технических знаний у рабочих и технического персонала. В июне 1934 г. один специалист из персонала германского посольства в Москве отмечал серьезные технические упущения: крепление стенок котлованов, насколько он смог заметить через ограждающий стройку забор, было почти повсюду выполнено плохо и с нарушением технических требований, в результате чего происходили оползни стен и обрушение траншей. При бетонировании тоннельного ложа чаще всего применялся непромытый камень уличной мостовой, что приводило к образованию «каменных гнезд» и пустот в бетоне – феномен, типичный в Советском Союзе при возведении фундаментов. К подвеске линий городских коммуникаций относились невнимательно, и часто целые улицы оставались без света, воды и канализации[185].

Эти недостатки не являлись тайной и для советских органов. Особую тревогу вызывал тот факт, что бетон замешивался с нарушением инструкций, с использованием негодного цемента и неочищенного песка, и что изоляционные работы велись недостаточно профессионально. В июне 1934 г. Московский партийный комитет счел необходимым вмешаться[186]. Было принято постановление о качестве работ на строительстве метро, назначена комиссия по проверке качества бетонных и изоляционных работ, а партийные и комсомольские организации Метростроя были сориентированы на соблюдение в своей производственной ячейке инструкций по каче-

---

183 То же с Абакумовым, 23 декабря 1934 г. (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 310. Л. 3). О ввозе английского щита и создании на его основе советского подр. см. Гл. II. 4.

184 Московский Совет. 1934. С. 70.

185 Deutsche Botschaft Moskau. Konsulatssekretär Deppe. Der Moskauer Untergrundbahnbau, 21.6.1934. PA AA, R 94567.

186 Стенограмма беседы с инж. Химухиным (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 47).

ству. Для рабочих и технического персонала были устроены курсы ускоренного обучения[187].

В июне и июле 1934 г. Московский партийный комитет и Моссовет обратили внимание Метростроя на то, чтобы наряду со строительными работами не упустить из виду подготовку подвижного состава. До ноября было намечено соорудить трансформаторные подстанции и вагонные депо. К 15 октября 1934 г. следовало подготовить один из тоннельных участков для пробного пуска поездов[188].

Хотя в августе 1934 г. работы на некоторых участках угрожающим образом отставали от графика и некоторые начальники шахт настаивали на переносе сроков окончания строительства, Московский комитет партии подтвердил требование завершить пробный тоннель к 15 октября 1934 г. и сдать метрополитен в эксплуатацию к 1 февраля 1935 г.[189] Шахты и дистанции обязывались к 1 ноября 1934 г. (отдельные отстающие – 15 ноября) полностью завершить работы на станциях и в тоннелях[190].

Фактически 15 октября 1934 г. первый поезд из двух вагонов проследовал от станции «Комсомольская» (Каланчевская пл.)[191] до станции «Сокольники»[192]. Пропагандистский лозунг о завершении тоннелей к годовщине Октябрьской революции был реализован лишь частично. Хотя тоннели были вчерне готовы, включая и проложенный щитовым способом тоннель шахты № 12 под пл. Свердлова, однако на большей части трассы предстояло еще проложить рельсовые пути и установить электрооборудование. Строительство и оформление станций и вестибюлей, осуществленное с архитектурным и художественным размахом[193], а также завершение прокладки наклонных шахт и монтаж эскалаторов заняли еще несколько месяцев.

---

[187] Полетаев. 1953. С. 35. О практической реализации постановления о качестве см. Гл. VI. 7.

[188] Протокол совещания при объединенном Бюро МК и МГК ВКП(б) и Президиума Моссовета, 5 июня 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 122. Л. 18); Пленум Моссовета, протокол 19, 16 июля 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 5. Д. 15. Л. 1–2).

[189] Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 13, 15 августа 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 72. Л. 15–16).

[190] Протокол совещания у Кагановича, 23–24 сентября 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 57. Л. 87).

[191] Каланчевская площадь в 1933 г. в честь комсомольцев, строивших здесь станцию метро, была переименована в Комсомольскую (Москва. Энциклопедия. М., 1997. С. 380).

[192] Московский Совет. 1934. С. 71; Московскому метрополитену. 1985. С. 13.

[193] О ставшем всемирно известным архитектурном убранстве Московского метро см. Приложение III, о политических мерах по этому поводу – Гл. VI. 8.

Стоящие на очереди работы требовали иной квалификации, нежели у землекопов и бетонщиков. Резчиков мрамора, плиточников, облицовщиков, штукатуров и электромонтеров, которых свозили со всего Советского Союза, все же не хватало. Комсомольцы проявили себя и здесь с лучшей стороны, после короткого обучения овладев этими специальностями. Для обработки мрамора и производства искусственного мрамора пришлось создавать новые вспомогательные предприятия. На бетонном заводе Метростроя осенью 1934 г. были устроены самые мощные в Советском Союзе мастерские по обработке мрамора. За три месяца на станциях и вестибюлях было уложено 21 тыс. кв. м мрамора, 45 тыс. кв. м плитки, оштукатурено помещений общей площадью 103 тыс. кв. м[194].

Уровень исполнения оформительских работ был все же недостаточно высок, что неудивительно, учитывая дефицит времени и кратковременное обучение рабочих. Кривые стыки, треснувшие мраморные плиты, неровные поверхности и т. п. дефекты и сейчас невооруженным взглядом заметны на станциях метро первой очереди. Уже вскоре после открытия на сводах проступили трещины и водные подтеки, а напольная плитка искрошилась, так что почти на всех станциях под прикрытием занавеса пришлось проводить восстановительные работы[195].

К концу 1934 г. были полностью готовы три станции («Сокольники», «Красносельская» и «Комсомольская») и соединяющие их тоннели. Предстояло еще построить наземные вестибюли, завершить прокладку наклонной шахты на станции «Охотный ряд», смонтировать эскалаторы, завершить устройство железобетонной муфты на участке щитовой проходки и на шахте № 9, уложить пути, установить электрооборудование и трансформаторные подстанции, а также закончить облицовочные работы на многих станциях[196]. Кроме того, следовало убрать скопившиеся с 1932 г. вдоль трассы горы отходов и строительного мусора. Даже тоннели и станции были крайне замусорены. Только со станции «Охотный ряд» в начале января 1935 г. было вывезено 12 тыс. вагонеток отходов, после чего штукатуры смогли приступить к работе[197]. 28 декабря 1934 г. Каганович назначил

---

[194] Ротерт, начальник Метростроя. Рукопись, 15 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 318. Л. 151–152). См. также: Стенограмма беседы с Ширяевым, секретарем комсомольской организации 3-й дистанции, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 172).

[195] Deutsche Botschaft Moskau an das Auswärtige Amt, 16.10.1935. PA AA, R 94567.

[196] Каганович. Последний этап 1934. № 11–12. С. 4.

[197] Стенограмма беседы с Фельдманом, секретарем партийной организации шахты 10–11, 25 марта 1935 г. (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 64–65).

последний срок завершения строительства – конец января 1935 г.[198] Немалых трудозатрат потребовал и ремонт множества поврежденных при строительстве метро домов[199]. 4 февраля 1935 г. Московский комитет партии заслушал сообщение Кагановича, Хрущева и Булганина о завершении строительства первой очереди метро[200]. 5 февраля 1935 г. в 23 часа 55 минут первый поезд прошел по всей трассе[201].

Г) 1935 г.: подготовка к сдаче в эксплуатацию

В октябре 1934 г. партия назначила директором метрополитена бывшего начальника Московской окружной железной дороги А. А. Петриковского[202]. Ему было поручено разработать организационную схему и служебную инструкцию, подобрать подходящих сотрудников, назначить оклады заработной платы и определить условия труда, а также отрегулировать систему охраны и бухгалтерского учета на метрополитене, представив свои предложения Московскому комитету партии и Моссовету. Эти организации дали ему обширные указания, вплоть до описания служебной униформы и перечня обязанностей начальников станций. Руководство метрополитена разместилось в здании над входом на станцию «Дзержинская» [«Лубянка»]. Высококвалифицированные рабочие и специалисты, отличившиеся на строительстве метро, были зачислены в постоянный штат организации[203]. В январе 1935 г. Каганович создал ряд комиссий, призванных заняться электрооборудованием подвижного состава, распределением пассажиропотока на станциях, техникой безопасности и вопросами служебного персонала[204]. Речь при этом шла даже о таких мелочах, как развеска на станциях схем линий метро и планов города[205].

---

[198] Протокол совещания в МК ВКП(б), 28 декабря 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 208. Л. 130).

[199] Бюро МГК ВКП(б). Протокол 14, 13 декабря 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 6. Л. 251–252).

[200] Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 28, 4 февраля 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 21. Д. 3050. Л. 37).

[201] Федорова. 1981. С. 101.

[202] Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 16, 2 октября 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 72. Л. 52); политбюро. Протокол 15, 23 октября 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 53. Л. 13).

[203] Бюро МК и МГК ВКП(б), Президиум Моссовета. Постановление, 29 ноября 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 278. Оп. 1. Д. 15. Л. 1–4).

[204] Протокол совещания у Кагановича, 27 января 1935 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 48. Д. 78. Л. 7–8).

[205] То же, 29 января 1935 г. (там же. Л. 13).

Вскоре после завершения первой очереди выяснилось, что в результате лихорадочной работы последних месяцев необходимо провести дополнительную работу по устранению дефектов. В начале февраля Каганович установил срок исправлений до 18 февраля 1935 г., после чего москвичей можно было запустить на станции и вестибюли[206]. 22 февраля Политбюро назначило правительственную комиссию в составе высокопоставленных функционеров и ученых под председательством руководителя Госплана и заместителя председателя Совнаркома В. И. Межлаука. Комиссия должна была проверить выполненную Метростроем работу и принять первую очередь. После этого в первой половине марта намечалось сдать метро в постоянную эксплуатацию[207].

Комиссия заседала существенно дольше, чем предполагалось. Причина состояла не только в том, что Метрострой затягивал с предоставлением требуемой технической документации, чтобы выиграть время для исправления недоделок, а прежде всего в том, что комиссия отнеслась весьма серьезно к возложенной на нее миссии. Московское партийное руководство проявляло недовольство и упрекало комиссию в «перестраховке». Межлаук и нарком тяжелой промышленности Орджоникидзе, в чье ведение Метрострой был передан в начале марта[208], стремились при любых обстоятельствах избежать срывов при сдаче метро в эксплуатацию, как то нередко случалось в ходе поспешных пусков на промышленных гигантах первой пятилетки[209]. Наконец, перед лицом своего населения и заграницы нужно было соответствовать лозунгу, что построено лучшее метро в мире. Технические, строительные или организационные упущения на метрополитене невозможно было скрыть от общественности, как то делалось на других предприятиях. В метро тысячи пассажиров ежедневно могли сами убедиться, действует оно или нет.

В начале апреля 1935 г. Сталин вместе с высшими партийными и государственными чинами предпринял пробную поездку на метро. Прямо посреди тоннеля поезд остановился, вероятно, из-за неисправности автоматических тормозов. Когда два часа спустя Сталин наконец смог выбраться из вагона, он прошествовал сразу к автомо-

---

[206] То же, 9 февраля 1935 г. (там же. Л. 15).

[207] Политбюро. Протокол 21, 22 февраля 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 959. Л. 2–3).

[208] Политбюро. Протокол 22, 5 марта 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 960. Л. 9).

[209] Гинзбург 1986. С. 151. Гинзбург был членом правительственной комиссии по должности начальника главного управления строительной промышленности.

билю мимо ожидавших его инженеров и членов правительственной комиссии, не проронив ни слова. После этого уже никто не торопил комиссию по приемке метрополитена[210].

Промежуточный доклад комиссии в марте 1935 г. вскрыл ряд недостатков: в нарушение технического проекта на конечных станциях «Сокольники» и «Парк культуры», как теперь стала называться станция «Крымская пл.», не были сооружены поворотные пути, на большинстве станций не был построен второй выход. Отсутствие поворотных путей резко снижало пропускную способность метрополитена[211]. Тоннельные работы в целом были выполнены удовлетворительно. Железобетонная муфта на стенках тоннеля, правда, не всегда имела проектную толщину 18 см, в ряде мест она достигала всего 7–10 см, что, впрочем, компенсировалось использованием более прочного бетона. Качество бетона было высоким. Правда, на Арбатском радиусе появились трещины, но по отзыву экспертов они не представляли опасности. Гидроизоляция в ряде мест оказалась недостаточно герметичной, поскольку укладывалась слишком поспешно или была повреждена при монтаже электрооборудования. В районе речек Неглинки и Ольховки вода прорвалась в тоннель. На некоторых перегонах поезда задевали тоннельные своды и перроны и проходили всего в 3 см от линии электрокабеля, поскольку при бетонировании стен тоннелей не всегда выдерживались точные параметры. Рельсы были не сварными, как обычно практиковалось в Европе, но уложены со стыками, что ускоряло их износ. Имелись недоработки и в санитарно-техническом плане: на некоторых станциях отсутствовали туалеты, не было предусмотрено снабжение служебного персонала на станциях чистой питьевой водой. Вентиляционное оборудование не было готово, значительная часть шахт замусорена строительными отходами. Оформление станций в художественном отношении местами оказалось на невысоком уровне. Давая характеристику произведенным в Советском Союзе вагонам, комиссия подвергла критике примитивную конструкцию колесных пар, рассчитанных на пробег в 50 тыс. км, тогда как зарубежные аналоги выдерживали пробег вдесятеро больший. Автоматические двери полностью закрывались, когда поезд уже находился в дви-

---

[210] Гинзбург 1986. С. 151–152.

[211] Без поворотных путей поезда могли курсировать по одному и тому же пути между двумя конечными станциями. По поворотным путям поезда на конечной станции могли перейти на противоположный путь, так что по каждому пути движение осуществлялось только в одном направлении. Это позволяло резко сократить интервалы движения поездов.

жении, что не соответствовало международным нормам безопасности[212].

После того, как Метрострой предпринял ряд улучшений, комиссия пришла к заключению, что пассажирское движение можно открыть в начале мая. Недостатки гидроизоляции на большой глубине нельзя было полностью устранить, однако просочившуюся воду отводили с помощью дренажа. Оставшиеся недочеты не влияли на оценку общей готовности и могли быть исправлены позднее. Комиссия оценила качество тоннельных сооружений, рельсовых путей, эскалаторов, системы вентиляции, сигнальных устройств и техники безопасности, а также подвижного состава как в целом удовлетворительное и стоящее на уровне современной техники[213].

Политбюро решением от 26 апреля 1935 г. постановило открыть нормальное движение поездов метрополитена 15 мая и дало указание Метрострою устранить все выявленные правительственной комиссией недоделки, проложить поворотные пути на конечных станциях «Сокольники» и «Парк культуры» и обеспечить доступ ко второму эскалатору на станции «Кировская» (бывшая станция «Мясницкие ворота»). Плату за проезд на метро Политбюро установило в размере 50 копеек. Метрополитену было присвоено имя Кагановича[214]. 15 мая 1935 г. в 7 часов утра в праздничной обстановке Московский метрополитен был торжественно открыт[215].

3. Финансирование

Строительство московского метро до пуска первой очереди обошлось в 830,2 млн руб. Из них 139,7 млн руб. составляли инвестиции, предназначенные на сооружение линий второй очереди[216]. В общую

[212] Краткий доклад правительственной комиссии по приему Московского метро, б/д [март 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 17. Л. 1–10).

[213] Заключительный акт правительственной комиссии по приему Московского метро, б/д [до 3 мая 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 17. Л. 87–90).

[214] Политбюро. Протокол 24, 26 апреля 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 962. Л. 1–2). В ходе десталинизации и борьбы с культом личности метро 24 ноября 1955 г. было переименовано из Московского метрополитена имени Л. М. Кагановича в Московский метрополитен имени В. И. Ленина (Kuhlmann. 1981. S. 47). После 1991 г. добавление «имени В. И. Ленина» было упразднено. Станция «Мясницкие ворота» после убийства 1 декабря 1934 г. ленинградского партийного лидера С. М. Кирова была переименована сначала в «Кировские ворота», затем просто в «Кировскую». Сегодня эта станция носит название «Чистые пруды».

[215] О празднествах и пропагандистских акциях по поводу открытия метро см. Гл. VII. 2B.

[216] Главное финансовое управление Метростроя. Обзор затрат на первую очередь строительства вплоть до сдачи в эксплуатацию, б/д [май 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 308. Л. 2).

сумму 830,2 млн руб. не вошли расходы, связанные с доделками по требованию правительственной комиссии, которые были осуществлены уже после пуска метро. Они составили еще 23 млн руб.[217]

Фактические расходы намного превзошли сметные предположения 1932, 1933 и 1934 гг. В ноябре 1931 г. Ротерт прикидывал, что затраты на сооружение первой очереди (общей протяженностью 7 км) составят 74 млн руб.[218] Первая смета в размере 277,4 млн руб. была составлена в 1932 г. на зыбкой основе первого эскизного проекта и норм строительства железнодорожных тоннелей[219]. Когда правительством было принято решение о способе строительства, Метрострой в 1933 г. составил новую смету, основанную на более точных подсчетах. Эта смета предусматривала общие расходы в размере 441,8 млн руб. В начале 1934 г., когда окончательно утвердили способ строительства Арбатского радиуса и у Метростроя накопились собственные данные о нормах труда, была составлена третья смета. Сумма затрат поднялась до 555,7 млн руб., хотя объем земляных и бетонных работ и протяженность тоннелей по сравнению с заданиями 1933 г. сократились[220]. После завершения первой очереди строительства выяснилось, что объем фактически выполненной работы вновь существенно разошелся с подсчетами 1934 г. Однако одним этим обстоятельством нельзя объяснить рост расходов почти на 50 %, с 555,7 до 830,2 млн руб.

Скачок этот объясняется многими причинами. Смета 1934 г. не предусмотрела целый ряд обстоятельств, отчасти технического характера, отчасти вызванных быстрыми темпами строительства: в 1934 г. для ускорения работы было заложено 8 дополнительных кессонных шахт. Наклонные шахты пришлось пробивать с использованием дорогостоящей техники замораживания грунта. Станции были отделаны не штукатуркой, как первоначально намечалось, а отчасти мрамором и другими дорогими материалами. Тоннели, станции и переходы строились не по единому типовому проекту, как планировалось изначально, но сооружались по индивидуальному плану в соответствии с местными геологическими условиями. Хотя число наземных вестибюлей сократилось на две трети, но общая площадь

---

217 ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 308. Л. 7.

218 Ротерт, доклад о состоянии работ, 24 ноября 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 144. Л. 17).

219 Метрострой. Приложение к контрольным цифрам второго пятилетнего плана 1933–1937 гг., 1 июля 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 116. Л. 93).

220 Главное финансовое управление Метростроя. Обзор затрат на первую очередь строительства вплоть до сдачи в эксплуатацию, б/д [май 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 308. Л. 3).

застроенных помещений утроилась, так как станции в отступление от проекта возводились с широким архитектурным и художественным размахом[221].

Таблица 6

Сравнение смет 1933 и 1934 г. с реально выполненным объемом работ[222]

	Единица измерения	Смета 1933 г.	Смета 1934 г.	Фактический объем
Общие затраты	млн руб.	441,	555,7	830,2
Протяженность путей	км	12,1	11,6	11,4
Проложено тоннелей*	км	16,7	16,5	17,1
Уложено рельсов**	км	26,0	23,0	25,7
Станции	шт.	13	12	13
Наземные вестибюли	шт.	52	48	17
	тыс. куб. м	18,2	16,8	58,8
Земляные работы	тыс. куб. м	2220,0	2020,0	2462,0
Бетонные работы	тыс. куб. м	1056,0	606,0	880,0
Электрооборудование	тыс. квт	37,5	18,8	14,8
	тыс. куб. м	45,0	41,0	59,3
Трансформаторные подстанции	тыс. куб. м	5,0	35,0	33,0
Эскалаторы	шт.	24	24	15

* Длина тоннелей различается с протяженностью путей, поскольку на участках глубокого залегания строилось два тоннеля для каждого пути. При открытом и траншейном способе работ сооружали двухколейный тоннель.

** Протяженность железнодорожной колеи включает также пути к (наземным) депо.

Перерасход средств происходил также из-за организационных упущений и чрезмерно высоких ставок заработной платы и цен на материалы. Правительственная комиссия по приему метрополитена в мае 1935 г. установила, что только 78,5 млн руб. могут быть оправданы техническими отклонениями от проекта и фактическими проведенными дополнительными затратами[223]. Большая же часть средств, по заключению комиссии, была перерасходована в результате бесхозяйственного ведения Метростроем финансовых операций.

[221] Там же. Л. 5–6. Ссылка Метростроя на использование дорогостоящих материалов при отделке станций подтверждается данными табл. 8.

[222] Там же. Л. 4.

[223] Заключительный акт правительственной комиссии по приему Московского метро, б/д [до 3 мая 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 17. Л. 91).

Комиссия подвергла критике непомерно высокие расценки зарплаты на строительстве. В 1934 г. они в среднем на 80 % превышали ставки на других строительных объектах. Это было следствием относительно низких по сравнению с другими стройками норм выработки, которые не всегда оправдывались тяжелыми условиями труда под землей[224]. Кроме того, Метрострой платил завышенные цены за стройматериалы и оборудование. Некоторые поставщики использовали в целях обогащения высокий приоритет стройки, хронический цейтнот и недостаток материалов. Кирпич и пиломатериалы обходились Метрострою вдвое дороже, чем предусматривала смета. Вагоны метро, изготовленные на вагоностроительном заводе в Мытищах, стоили вчетверо больше обычных железнодорожных. Только цемент и рельсы удалось приобрести существенно дешевле, чем рассчитывали по смете[225].

Приводя к единому знаменателю все эти причины, перерасход средств, по отзыву правительственной комиссии, объяснялся тем, что в случае с Метростроем речь шла о стройке нового типа, особо сложной, с экстремально коротким сроком завершения, без утвержденного проекта, без официально принятой сметы расходов и при отсутствии контроля над затратами[226].

Метрострой в заключительном балансе первой очереди строительства попытался прикрыть неоправданные расходы. На основе иного по сравнению с правительственной комиссией метода подсчета реально выполненной работы в отношении к сметным предположениям главному финансовому управлению Метростроя удалось показать, что 203,9 млн руб. ушло на реальные дополнительные расходы и лишь 78,6 млн руб. можно оценить как перерасход за счет завышенных трат[227]. Из этой суммы 54,3 млн пришлось на возведе-

---

224 Краткий доклад правительственной комиссии по приему Московского метро, б/д [март 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 17. Л. 12–13, приведены примеры трудовых норм).

225 Там же. Л. 13.

226 Там же. Сметные проекты 1932, 1933 и 1934 гг. не проходили процедуру официального утверждения.

227 Главное финансовое управление Метростроя. Обзор затрат на первую очередь строительства вплоть до сдачи в эксплуатацию, б/д [май 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 308. Л. 6–11). На первый взгляд цифры не сходятся друг с другом: 830, 2 млн руб. (фактические расходы) плюс 23,0 млн (еще предстоящие на устранение недоделок) дают общий итог 853,2 млн, за вычетом из него 555,7 млн (расходы по смете) и 203,9 млн (дополнительные расходы) на завышенные цены остается 93,6 млн. Однако Метрострой исходил из цифры расходов за вычетом инвестиций, предназначенных на сооружение второй очереди метро, т. е. из цифры 690,5 млн руб., и учитывал разницу между этой суммой и сметным остатком на дополнительные расходы. За вычетом из полученных таким путем 634,9 млн руб. упомянутых расходов на устранение недоделок (23, 0 млн) общий итог и составит 78,6 млн руб.

ние станций, 13,6 млн – на проходку тоннелей, 10,7 млн – на прочие виды работ. Чрезмерные траты Метрострой объяснял художественным оформлением станций, строительством дополнительной станции «Улица Коминтерна», организационными упущениями и сложной геологической обстановкой[228].

Метрострой признавал собственные ошибки, но указывал и на объективные сложности: расходы на основную заработную плату оказались выше намеченных потому, что из-за тяжелых условий труда пришлось содержать резервную армию рабочих. 60 тыс. рабочих предстояло обучиться только в ходе работы, и потому их нельзя было сразу же использовать с максимальным эффектом. В период с ноября 1934 по февраль 1935 г. в целях максимального ускорения работы вся рабочая сила была сконцентрирована на отстающих мелких участках, что резко снижало производительность труда в расчете на одного рабочего. Дополнительная оплата труда оказалась выше намеченной, поскольку не были предусмотрены особые премии рабочим, обязавшимся оставаться на строительстве вплоть до окончания первой очереди, а также подъемные (в феврале–марте 1935 г. эти выплаты были произведены 28 тыс. ставших ненужными рабочих). Прочие выплаты из фонда заработной платы касались оплаты больничных листов и путевок в санатории и дома отдыха.

Чрезвычайно высок был перерасход по статьям временных сооружений и «прочих работ»: на каждой шахте и дистанции имелись свои конторы, мастерские, душевые, компрессорные, помещения для машин и множество других временных строений. По статье «прочие работы» оплачивались содержание двух подразделений военизированной охраны, собственной горноспасательной станции и пожарной охраны каждого объекта. На земляных работах удорожание работ происходило из-за плохой загрузки имеющегося транспорта, при договорных работах приходилось дополнительно платить сторонним организациям за работу на канализации, линиях городского снабжения и трамвайных путях[229].

Из общего итога расходов на сооружение первой очереди 46,7 % приходилось на прокладку тоннелей, 34,3 % – на строительство станций и 19 % – на содержание администрации, подчиненных предприятий и вспомогательные работы[230]. Расходы за 1932–

---

[228] Там же. Эти аргументы не выглядят убедительно, поскольку возникший в результате этих причин перерасход уже ранее был вычтен из общего итога затрат.

[229] Там же. Л. 16–20.

[230] Там же. Л. 21, 26.

1935 гг., распределенные по определенным категориям, представлены в таблице 7.

Таблица 7

Распределение затрат на строительство метро первой очереди, 1932–1935 гг.[231]

Год	Основные работы	Гражданское и промышленное строительство	Укладка рельс	Оформление станций
1932	27,4 % (проектирование, первые попытки строительства)	72,6 % (бараки, временные строения, вспомогательные предприятия)	0,0 %	0,0 %
1933	76,2 % (шахты, тоннели)	23,8 %	0,0 %	0,0 %
1934	85,5 % (тоннели, станции)	9,4	ок. 2,5 %	ок. 2,6 %
1935	54,2 %	13,5 % (мастерские, ремонт поврежденных зданий)	5,5 %	26,8 %
1932–1935	76,3 %	15,6 %	2,3 %	5,8 %

По поводу израсходованных к 1 мая 1935 г. средств (776,3 млн руб.) правительственная комиссия составила детальную роспись, из которой очевидно, что наряду с собственно тоннельными работами имелись и значительные сопутствующие расходы (см. табл. 8).

Таблица 8

Распределение расходов, произведенных Метростроем к 1 мая 1935 г.[232]

Основные статьи расходов	млн руб.	% к итогу
Тоннели, станции	515,6	66,4
Вестибюли	7,0	0,9
Оформление станций и вестибюлей	37,0	4,8
Укладка и электрификация пути	14,4	1,9
Сигнализация, автоблокировка	6,9	0,9
Комплектация вагонов	14,1	1,8
Электромеханическое оборудование, включая монтаж и запчасти	19,0	2,4
Электроснабжение, трансформаторные подстанции	23,3	3,0
Депо, вагонный парк, мастерские	7,8	1,0

---

[231] Главное финансовое управление Метростроя. Обзор затрат на первую очередь строительства вплоть до сдачи в эксплуатацию, б/д [май 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 308. Л. 21–31).

[232] Заключительный акт правительственной комиссии по приему Московского метро, б/д [до 3 мая 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 17. Л. 84).

Окончание табл.

Основные статьи расходов	млн руб.	% к итогу
Расходы по сдаче в эксплуатацию, обучению служебного персонала	2,9	0,4
Жилищное и культурное строительство, предприятия торговли и общественного питания	46,1	5,9
Строительство и снабжение вспомогательных предприятий, административное строительство	23,2	3,0
Строительная техника	34,6	4,5
Автомобильный парк	15,1	1,9
Инвентарь	11,2	1,4
Проектирование второй очереди	1,9	0,2
Всего расходов	776,3	100,0

Из данных табл. 8 очевидно, что строительство Московского метрополитена обошлось во много раз дороже, чем это могли себе представить в 1931 г. Можно заметить также, что архитектурное и художественное убранство станций и вестибюлей, которое объявлялось некоторыми зарубежными наблюдателями абсурдной расточительностью в условиях голода 1933 г. и всеобщей бедности советских граждан, заняло не более 4,8–5,8 % всех строительных затрат. Следует, впрочем, принять во внимание не известные точно затраты на расширение и особую, отличающуюся от проектной, отделку нескольких станций, проведенные в угоду политическим веяниям[233]. Тем не менее основная часть средств расходовалась собственно на строительство, а не на оформление станций метрополитена.

Решающим фактором удорожания строительства метро стало решение о прокладке части тоннелей первой очереди на большой глубине. Горнопроходческий и щитовой способ строительства на большой глубине обходились существенно дороже, чем берлинский или траншейный метод прокладки линий.

Финансирование строительства метро велось непосредственно из государственного бюджета. Для этой цели не выпускались внутренние или внешние займы. Для первой очереди строительства были выделены следующие суммы из бюджета (см. табл. 10).

[233] О политическом факторе, влиявшем на оформление станций метро, подр. см. Гл. VI. 8.

Таблица 9

Сравнение расходов на прокладку одного метра рельсового пути (руб.)[234]

Способ строительства	Данные Метростроя	Данные правительственной комиссии
Открытый способ, Мясницкий радиус	26 734	30 500
Открытый способ, Фрунзенский радиус	17 783	19 500
Траншейный способ	17 000	20 200
Горнопроходческий метод на большой глубине	55 000	47 600
Щитовой способ на большой глубине	35 300	51 200
Станции при открытом способе		56 200
Станции при траншейном способе		52 500
Станции на большой глубине		165 000

Таблица 10

Предоставлено бюджетных средств на строительство первой очереди метро (тыс. руб.)[235]

Год	Данные Метростроя	Данные правительственной комиссии
1931	1000	1090
1932	43 119	40 000
1933	126 141	124 628
1934	456 569	458 100
1935	171 834	20 000
Всего	798 663	643 000

Разница между предоставленными к маю 1935 г. средствами и общей суммой расходов на строительство была покрыта с помощью банковского кредита. Кредитами Метрострой пользовался и во время строительства, когда надо было залатать финансовые дыры, пока правительство не предоставит новые средства. Это относится прежде всего к первым месяцам 1934 г., когда строительные работы развернулись ударным темпом и в полном масштабе[236].

[234] Главное финансовое управление Метростроя. Обзор затрат на первую очередь строительства вплоть до сдачи в эксплуатацию, б/д [май 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 308. Л. 32); Заключительный акт правительственной комиссии по приему Московского метро, б/д [до 3 мая 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 17. Л. 85).

[235] Главное финансовое управление Метростроя. Обзор затрат на первую очередь строительства вплоть до сдачи в эксплуатацию, б/д [май 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 308. Л. 34); Заключительный акт правительственной комиссии по приему Московского метро, б/д [до 3 мая 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 17. Л. 85).

[236] Главное финансовое управление Метростроя. Обзор затрат на первую очередь строительства вплоть до сдачи в эксплуатацию, б/д [май 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 308. Л. 34–35).

При учреждении Метростроя летом 1931 г. выделение средств на строительство метро не было предусмотрено ни из общесоюзного, ни из городского бюджета Москвы. Переведенные Моссоветом в конце августа 50 тыс. руб. были вскоре истрачены[237]. В ноябре 1931 г. Моссовет перевел 500 тыс. руб. из фонда на непредвиденные расходы и пообещал еще 1,4 млн руб. из государственного бюджета[238]. Правительство, впрочем, выделило до конца года только 500 тыс. руб. из резервного фонда Совнаркома[239].

Финансирование Метростроя велось сначала через Центральный Коммунальный банк (Цекомбанк), с марта 1932 г. – через Московский Коммунальный банк (Москомбанк). Последний осуществлял также финансовый контроль. Метрострой обязан был регулярно представлять в Моссовет отчеты о ходе строительных работ[240].

В январе 1932 г. Политбюро утвердило выделение 40 млн руб. на строительство метро по финплану 1932 г. Сумма предоставлялась пополам из союзного бюджета и средств Московской области[241]. Причитающиеся на Москву расходы в сумме 20 млн руб. были относительно невелики. Инвестиционный план Москвы на 1932 г. предусматривал гораздо большие затраты по другим статьям (жилищное строительство – 100 млн руб., трамвайная сеть – 56 млн, дорожное и подземное строительство – 35,5 млн руб.)[242]. У организаций, ответственных за жилищное строительство и городские коммуникации, Моссовет изъял из бюджета 12 млн руб. и перевел их Метрострою. В качестве ответной меры Метрострой заключил с этими организациями договоры на выполнение работ, за которые расплачивался этими деньгами. На работы, выполняемые самостоятельно, в 1932 г. Метрострой потратил только 8 млн руб.[243] Осенью 1932 г. коммунальные учреждения Москвы перечислили Метрострою еще 5 млн руб.[244]

---

[237] Президиум Моссовета. Протокол 23, 26 августа 1931 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 157. Л. 307).

[238] Булганин в СНК СССР, 16 ноября 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 12. Д. 1345. Л. 6).

[239] СНК СССР. Постановление 979, 22 ноября 1931 г. (Там же. Л. 1.)

[240] Президиум Мосгорисполкома и Моссовета. Протокол 36, 26 ноября 1931 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 33. Л. 24); Протокол 8, 2 марта 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 158. Л. 92).

[241] Политбюро. Протокол 82, 8 января 1932 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 867. Л. 8).

[242] Бюро МГК ВКП(б). Протокол 1, 10 февраля 1932 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 2. Д. 7. Л. 1–5).

[243] Президиум Мосгорисполкома и Моссовета. Протокол 29, 11 августа 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 66. Л. 49–50).

[244] Там же. Протокол 37, 11 октября 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 158. Л. 610).

На 1933 финансовый год Моссовет выделил метростроевцам 110 млн руб. Кроме того, на баланс Метростроя были переведены бараки, склады, каменоломни и вспомогательные предприятия общей стоимостью 20 млн руб.[245] Метрострой первоначально представил на 1933 г. финансовый план на сумму свыше 125 млн руб., но после сокращения выделенных средств вынужден был его урезать[246]. Политбюро и правительство в марте 1933 г. утвердили инвестиции на строительство метро в сумме 110 млн руб. Предварительно правительство намечало выделить на 1933 г. только 80 млн. Недостающие 30 млн перевели из бюджета строительства канала Москва – Волга[247]. Из этого факта можно заключить, что финансирование Метростроя в 1933 г. осуществлялось уже не из городского, а из союзного бюджета. Бюджет Москвы был бы переобременен такой крупной статьей расходов[248].

В 1932 г. Метрострой перерасходовал свой бюджет, так как полностью потратил выделенные средства, но годовой план выполнил всего на треть. Когда осенью 1933 г. наметилась подобная тенденция, в дело вмешалась городская комиссия партийного контроля [МГКК ВКП(б)] и дала Ротерту указание ввести строгую финансовую дисциплину. Его заместитель Рошаль получил строгий выговор, главный бухгалтер и начальник финансового отдела были уволены и отданы под суд, поскольку игнорировали указания контрольной комиссии. Объектом критики являлись завышенные товарные запасы на складах при одновременном дефиците важных материалов, превышение лимита фонда заработной платы и премиального фонда и отсутствие какой-либо бережливости в расходовании средств[249].

На 1934 г. правительство утвердило объем инвестиций на строительство метро в размере 348,8 млн руб.[250] По распоряжению Московского комитета партии шахты и дистанции с 1 февраля 1934 г.

---

245 Бюро МГК ВКП(б). Протокол 32, 4 января 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 3. Д. 7. Л. 6); Городская плановая комиссия. Материалы к плану народного хозяйства Москвы на 1933 г., б/д (ЦАГМ. Ф. 2872. Оп. 1. Д. 2. Л. 14–15).

246 Комиссия МК ВКП(б) по определению расходов на первую очередь метро и потребности в кредите на 1933 г. Протокол, 16 января 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 13. Л. 8); Метрострой. План финансирования на 1933 год (там же. Л. 30–35).

247 Политбюро. Решение 133, 20 марта 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 918. Л. 56); СНК СССР. Постановление 529, 21 марта 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 57с. Д. 23с. Л. 187).

248 Опубликованный бюджет Москвы предусматривал выделение на строительство метро 124, 9 млн руб. по особой статье, отдельно от нормального городского бюджета, который составлял вместе с бюджетами городских районов 283, 7 млн руб. (Московский Совет. 1934. С. 237).

249 Президиум МГКК ВКП(б). Постановление, 23 ноября 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 680. Л. 122–123).

250 Известия. 1934. 5 января. № 5. С. 2.

перешли к составлению собственных балансов. Этой мерой рассчитывали укрепить финансовую дисциплину[251]. Кроме того, немедленно вводилась система финансирования не по плановым цифрам, а по фактически выполненной работе, чтобы поощрить тех, кто экономил средства, и привлечь к ответственности тех, кто расточительно хозяйничал. Ежемесячно, поквартально и в конце года следовало составлять баланс расходов и выполненных работ, а также проводить ревизию кассы[252].

Призывы к бережливости и соблюдению финансовой дисциплины не имели особого воздействия, поскольку одновременно партия и правительство повышали темпы строительства метро, объявляли объект стройкой высшего значения, и, как заявил Булганин в январе 1934 г., первая линия должна быть пущена к 17-й годовщине Октябрьской революции, «чего бы это ни стоило»[253]. В таких условиях угрозы приостановить финансирование при несоблюдении плана расходов[254] выглядели явно надуманными.

Вместо предназначенных на 1934 г. 348,8 млн руб. было выделено в конечном итоге 457–458 млн. Впрочем, это вовсе не означало, что Метрострой мог произвольно тратить любые суммы. Политбюро и Совнарком хотя и одобряли дополнительные ассигнования, но все же не в желаемом Метростроем объеме. В мае 1934 г. Хрущев напрасно пытался убедить Сталина и Политбюро помимо выделенных на второй квартал 100 млн руб. предоставить еще 23 млн. Несмотря на его предостережения, что работы могут быть приостановлены, Политбюро одобрило только 10 млн руб., запретив Метрострою в дальнейшем увеличивать число рабочих[255]. И в четвертом квартале вместо запрошенных 18 млн руб. Метрострой получил только 10 млн. За счет «мобилизации внутренних ресурсов» руководству организации удалось раздобыть еще 3 млн, остальные 5 млн были получены благодаря банковскому кредиту, который перешел в бюджет 1935 г.[256]

---

[251] Бюро партячейки при руководстве Метростроя. Протокол 5, 19 февраля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 3. Л. 22).

[252] Секретариат МК ВКП(б). Постановление, 28 февраля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 21. Д. 3055. Л. 26–28).

[253] IV Московская областная... 1934. С. 551.

[254] Начальник Мосгорбанка Корнблит – Булганину, 19 августа 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 679. Л. 24).

[255] Хрущев – Кагановичу, 5 мая 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 255. Л. 139–140); Политбюро. Протокол 6, 4 мая 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 944. Л. 4); СНК СССР. Распоряжение 1040, 5 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 12. Д. 96. Л. 42а); СНК РСФСР. Распоряжение 398, 14 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. А-259. Оп. 24. Д. 65. Л. 141).

[256] Нарком финансов Гринько – в СНК СССР, 16 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 15а. Д. 513. Л. 12); Ротерт, Айнгорн. Информация о финансовом по-

«Мобилизация внутренних ресурсов» – это выражение стало заклинанием, с помощью которого руководство Метростроя уже несколько месяцев пыталось установить финансовую дисциплину. Состоявшееся в феврале 1934 г. решение о составлении шахтами и дистанциями самостоятельных балансов принесло известный успех. Оно вынудило местных начальников точнее анализировать свои планы, точнее соотносить с фактической потребностью регулирование работ и запросы на материалы. Прежде они составляли заявки с большим запасом и занимались накапливанием излишков[257]. Деньги выдавались без проведения по книгам, подготовка общего баланса Метростроя запаздывала на несколько месяцев[258].

Удовлетворительных результатов достичь все же не удавалось. Низовые подразделения по-прежнему предъявляли к руководству Метростроя завышенные требования и преждевременно расходовали свои финансовые средства[259]. Тому было несколько причин: у руководителей шахт и дистанций не было опыта калькуляции, а от планового и контрольного отделов они регулярно получали рамочные планы, исходившие из неверных предпосылок (цены на стройматериалы, объем работ, их фазы и т. д.). Кроме того, с нарастанием работ быстро менялись и общие условия. В отношении новых типов работ отсутствовали опытные оценки и нормы, на которых можно было строить достоверные расчеты. Непредвиденные проблемы, такие как повреждение проезжей части улиц, обрушение домов или прорыв грунтовых вод, приводили к кратковременным перерасходам. Много средств фонда заработной платы было потеряно потому, что рабочих приходилось командировать в разные места, чтобы достать стройматериалы или машины[260]. Руководители строительных объектов сваливали вину за ошибки при планировании и расчетах на плановый и контрольный отдел, последний же обвинял в этом самих местных начальников и главных инженеров[261].

В октябре финансовая система Метростроя была в очередной раз реорганизована, так как шахты и дистанции при руководстве Ме-

---

ложении Метростроя, б/д [до 15 декабря 1934 г.] (там же. Л. 4–5); СНК СССР. Постановление 2766, 26 декабря 1934 г. (там же. Л. 1).

[257] См.: Стенограмма беседы с руководством Метростроя, 21 мая 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 129. Л. 1–5).

[258] Партком при руководстве Метростроя. Протокол 23, 4 июля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 4. Л. 1).

[259] См.: Стенограмма беседы с руководством Метростроя, 21 мая 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 129. Л. 1–5).

[260] Там же. Л. 6–7, 10, 13, 25–27.

[261] Там же. Л. 25, 40, 42.

тростроя и смежных предприятий отчасти обросли миллионными долгами. Отныне Метрострой обязан был в начале каждого месяца представлять в Мосгорбанк список предстоящих работ по каждому объекту. По этим объектам деньги перечислялись только за фактически выполненные работы, значившиеся в списке, и только в пределах заранее намеченных расценок[262].

4. Оборудование, стройматериалы и транспортная проблема

При закладке в декабре 1931 г. опытного участка на Митьковском виадуке строившие его рабочие были вооружены кирками, лопатами, ломами и кувалдами. Каганович, посетивший незадолго до того стройплощадку, остался недоволен этими примитивными ремесленными методами. «Так хотелось бы вам строить советское метро – но это не годится», – заявил он инженерам[263] и созвал в Московском парткоме партии совещание по механизации[264].

В начале января 1932 г. Каганович, Булганин и Ротерт доложили о проблеме на заседании Политбюро. Политбюро постановило создать для строительства метро собственный материальный фонд и выделять необходимые стройматериалы вне очереди. Совету Труда и Обороны было поручено рассматривать все требования, касающиеся импорта оборудования, и держать с этой целью наготове 300 тыс. руб. в валюте. Чтобы свести объем импорта к минимуму, ВСНХ обязывался передавать Метрострою оборудование, освобождающееся на других крупных стройках. Московской партийной организации было приказано позаботиться о производстве оборудования для Метростроя на московских предприятиях[265]. ВСНХ со своей стороны распорядился, чтобы все главные управления и распределительные органы включили заявки Метростроя в свои квартальные планы и обеспечили своевременную поставку[266].

Однако до февраля 1932 г. из затребованных 15 бетономешалок было выделено две, из 20 кранов только пять, из 24 компрессор-

---

262 Ударник Метростроя. 1934. 11 октября. № 237. С. 2.

263 Стенограмма беседы с инженером Шмидтом, начальником дистанции 5–6, 2 февраля 1935 г. (ГА РФ. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 188–190).

264 Ротерт, начальник Метростроя. Рукопись, 15 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 318. Л. 137).

265 Политбюро. Протокол 82, 8 января 1932 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 867. Л. 8); Особая папка к протоколу 82, 8 января 1932 г. (там же. Оп. 162. Д. 11. Л. 103).

266 ВСНХ. Распоряжение 28, 10 января 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 139. Л. 6).

ных проходческих машин – ни одной. Не хватало и транспортных средств[267]. В апреле 1932 г. на экспериментальном участке имелось в наличии две электролебедки, три помпы, семь автомобилей и пара нанятых гужевых повозок[268]. Хотя Метрострой официально был отнесен к категории ударных строек, поставки стройматериалов и оборудования далеко отставали от потребностей[269].

Тоннельные работы к тому времени приостановились из-за дискуссии о способе строительства, но Метрострой мог начать масштабное строительство складских помещений, мастерских и бараков, которых катастрофически не хватало. Метрострой предпринял попытки «децентрализованно» раздобыть для себя материалы. Хотя и удалось приобрести кое-какие материалы, но не такие важные, как сталь, цемент, металл или дерево. Весь 1932 г. положение с поставками материалов оставалось неудовлетворительным[270]. Недоставало даже рабочей одежды[271].

Поставки задерживались не только из-за дефицита запрашиваемых материалов, но и вследствие того, что Метрострой не мог обосновать свои заявки утвержденным планом и сметой. Госплан отказывал выделить ресурсы без такого обоснования, тем более что Метрострой постоянно повышал объем заявок, не представляя общего плана[272]. Ничего не изменилось и после того, как в мае 1932 г. Совнарком объявил Метрострой стройкой высшей категории, которая в первую очередь должна была снабжаться деревом, металлом, цементом, транспортными средствами и всем другим необходимым[273].

Трудности со снабжением объяснялись также организационными промахами. Передача свободного оборудования с других строек сначала не удалась вследствие того, что соответствующий отдел Ме-

---

[267] Заместитель начальника Метростроя Осколков. Конъюнктурный доклад по Метрострою за январь 1932 г., 9 февраля 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 5–8).

[268] Хроника Метростроя, б/д [конец 1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 141. Л. 19).

[269] Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за февраль 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 35); то же за март 1932 (там же. Л. 59); то же за май 1932 г. (там же. Л. 96–98).

[270] Хроника Метростроя, б/д [конец 1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 141. Л. 14, 25, 29).

[271] Метрострой – председателю СНК СССР И СТО Молотову, б/д [начало мая 1932 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 13. Д. 2082. Л. 10)

[272] СНК (Госплан) – Ротерту и Булганину, 3 июня 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 13. Д. 2082. Л. 10).

[273] СНК СССР. Постановление 806, 25 мая 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 68. Л. 141).

тростроя не реагировал на указания ВСНХ о наличии готового оборудования. Складское хозяйство Метростроя в 1932 г. находилось в хаотическом состоянии. Отдел снабжения без проверки переправлял дальше заявки инженеров, поставленное оборудование месяцами оставалось нетронутым, не было списка приоритетов, отсутствовала какая-либо ответственность[274].

Осенью положение с помпами, компрессорами и другим необходимым Метрострою оборудованием сложилось столь напряженно, что Госплан предложил Метрострою до конца года обойтись имеющимся оборудованием и развернуть работы в максимальном темпе только с весны 1933 г.[275] СТО в ответ на рекомендации Госплана в ноябре 1932 г. распорядился перевести с Днепростроя и других организаций и предприятий на строительство метро шпунтовочные машины, буровые станки, краны, помпы, компрессоры, электромоторы и другое дефицитное оборудование. Наркомат тяжелой промышленности, несмотря на сопротивление[276], обязали выделить Метрострою за счет угольной и металлургической промышленности компрессоры и электромоторы. Для удовлетворения потребности в строительной древесине Метрострою передали два леспромхоза[277].

По жалобе Метростроя на слабое снабжение стройматериалами и оборудованием Политбюро в марте 1933 г. поручило Совету Труда и Обороны довести снабжение до уровня, необходимого для выполнения строительной программы, и перевести Метрострой в разряд первоочередных строек[278]. Это не означало, что отныне каждое пожелание Метростроя будет исполнено. Госплан проверял в дальнейшем заявки Метростроя на материалы и приводил их в соответствие с обычными нормами, порой весьма значительно сокращая объем требований[279].

Для снабжения строительными материалами Моссовет позволил снести более 50 церквей[280]. На станциях «Охотный ряд» и «Дворец

[274] Протокол совещания в руководстве Метростроя, 13 февраля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 14. Л. 7–13).

[275] Госплан – в СТО, 26 сентября 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 13. Д. 160. Л. 18).

[276] НКТП – в СТО, 1 октября 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 13. Д. 160. Л. 16–17).

[277] СТО. Постановление 1379, 5 ноября 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 13. Д. 160. Л. 1–2).

[278] Политбюро. Решение, 20 марта 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 918. Л. 55–56).

[279] Протокол совещания представителей Госплана СССР и Метростроя, 26 марта 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 44. Л. 3).

[280] Вечерняя Москва. 1933. 17 июня (цит. по: Kucher. 1995. P. 42). Ср.: Выписка из постановления президиума Замоскворецкого Совета РКиКД, 8 декабря 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 43. Л. 18).

Советов» для отделки применялся мрамор из взорванного в 1931 г. храма Христа Спасителя[281].

В начале 1933 г. городская контрольная комиссия Рабкрина раскрыла систематическое воровство и растраты в отделе снабжения Метростроя: на черном рынке вагонами продавались стройматериалы, оборудование и даже целые бараки. В хозяйственном плане Метрострой оказался на грани краха. Из-за созданного самими сотрудниками Метростроя дефицита со снабжением щебенкой временами приходилось приостанавливать бетонные работы. Контрольные органы позаботились о наказании виновных и увольнении негодного руководства[282].

По заключению контрольных органов Метрострой, не имея обоснованного общего плана механизации, закупил на 9 млн руб. оборудования, которое впоследствии оказалось негодным и не было использовано. На строительных объектах было установлено только от четверти до трети всего имеющегося оборудования, и едва половина его была пущена в действие. Значительная часть оборудования складировалась под открытым небом, портилась от непогоды и расхищалась[283]. Ротерт оправдывал слабое использование поступившего оборудования тем, что оно предназначалось для открытого способа строительства, который не применялся с мая 1932 по февраль 1933 г.[284] Кроме того, множество машин не удалось запустить, так как оказалось недостаточно высоким напряжение тока в городской сети. Метрострою пришлось проложить собственную высоковольтную сеть, строительство которой, впрочем, затягивалось из-за недостатка выделяемого кабеля. По той же причине не удалось подключить импортные электрические компрессоры, от работы которых зависели, в свою очередь, пневматические молотки, кессоны и бетономешалки. Компрессоры являлись краеугольным камнем механизации тоннельных работ[285].

---

[281] Егоров. 1995. С. 4 (со ссылкой на своего деда, который собственными глазами видел на стройке мраморные плиты с именами павших в Бородинской битве).

[282] МГКК РКИ. Строительство метрополитена. Запись в деле, б/д [ноябрь 1933 г.] (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 672. Л. 41–42).

[283] Председатель МГКК РКИ Филатов – Кагановичу. Доклад о применении импортного и отечественного оборудования на Метрострое, 26 марта 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 679. Л. 102–103).

[284] Ротерт – Филатову, 26 марта 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 679. Л. 105–106).

[285] Ср.: Ротерт. Доклад на совещании редакции «Истории фабрик и заводов», б/д [май или июнь 1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 282–283); стенограмма совещания у Кагановича, 15 ноября 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 99); начальник группы коммунального строительства Бураченко – председателю МГКК РКИ Филатову. Доклад о положении компрессорного и энерге-

До конца 1933 г. положение с оборудованием решающим образом не изменилось. В середине ноября 1933 г. у Метростроя еще не было согласованного с программой работ плана потребностей в оборудовании, отсутствовали и сведения об использовании имевшегося оборудования. Механизация не основывалась на продуманной концепции. Работы велись по преимуществу ручным способом, поскольку не хватало экскаваторов, кранов, компрессоров, пневматических молотков и транспортных средств. В ряде мест вынутый из котлована грунт в ходе транспортировки четырежды перегружался. Имевшиеся отбойные молотки работали непроизводительно из-за слабого давления воздуха. Поскольку подземные слои были слишком тверды для кирки, вручную бурились отверстия и затем взрывались. Вагонетки с вынутым грунтом часто сходили с рельс из-за небрежной укладки рельсового полотна. На многих шахтах песок промывали вручную, таким же образом замешивали бетон и ведрами переправляли его дальше. Каменоломням в окрестностях Москвы, переданным Метрострою, не хватало одновременно экскаваторов, лебедок, вагонов и электрооборудования[286]. В декабре 1933 г. отдел снабжения Метростроя повторно был подвергнут «чистке», и назначен новый начальник. Якобы аппарат был насыщен «старыми спецами», которые расхищали средства и обогащались. Доказать ничего не смогли, но служебный персонал заменили[287].

Только после постановления Московского комитета партии от 29 декабря 1933 г. ситуация со снабжением Метростроя улучшилась. Оборудование шахт и дистанций в разгар работ состояло из компрессоров, паровых котлов, пневматических отбойных молотков, паровых копров, паровых молотов, одноковшовых экскаваторов, бетономешалок, электромоторов, помп, лебедок, наклонных подъемников, кранов, ленточных и ведерных транспортеров, вагонеток, вентиляторов, камнедробилок, устройств по промывке и сортировке щебенки, сварочных аппаратов, циркулярных пил, верстаков и

тического хозяйства Метростроя, август 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 681. Л. 123–126).

[286] Стенограмма совещания у Кагановича, 15 ноября 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 93–101); доклад комиссии Гинзбурга о состоянии работ на Метрострое, октябрь 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 200. Л. 12–13); стенограмма беседы с Максом Мильке, рабочим шахты 22, 11 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 28).

[287] Стенограмма беседы с Левченко, начальником Метроснаба, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 978–98).

мелкого инструмента[288]. Часть оборудования была импортирована, например паровые копры поставила фирма «Менк и Хамброх» (Menk & Hambroch), краны – фирма «Машинен- унд Кранбау» (Maschinen- und Kranbau) из Дюссельдорфа, малые американские и английские экскаваторы и наклонные подъемники – фирма Кайзер (Kaiser), компрессоры – фирма Демаг (Demag).

Ряд импортированных машин в московских условиях оказались непригодными к эксплуатации, так как требовалась их точная настройка, как, например, обычных в Германии центробежных и глубоководных помп. Взамен советские инженеры сконструировали весьма простые поршневые насосы, которые хорошо зарекомендовали себя. За неимением металлических фильтров они применили грубые фильтры из деревянных реек, что предположительно стало причиной проседания почвы, так как вместе с водой откачивалось слишком много грунтовой жижи. Бетономешалки по преимуществу были советского производства, но сконструированы в подражание немецким моделям. Выемка грунта с глубины производилась лишь в малой части с помощью наклонных подъемников. Это было слишком сложно, и потому на расстоянии 10 м устанавливались простые поворотные краны, извлекавшие бадьи объемом 300–400 л. К бадьям грунт подвозился на тачках[289]. Бетон транспортировали в вагонетках. Был испробован немецкий бетононасос, но вследствие его высокой стоимости он был возвращен производителю[290]. С большой смекалкой и изобретательностью на шахтах и дистанциях мастерили вспомогательные приборы и машины[291].

Часто приходилось преодолевать враждебные по отношению к механизации настроения рабочих и инженеров, которые отдавали предпочтение ручному труду и простым приборам по сравнению со сложными машинами и неправильно использовали последние[292]. Проведенные летом–осенью 1934 г. проверки показали, что оборудо-

---

288 Группа партийного и советского контроля при МК ВКП(б). Обзор имеющегося оборудования на шахтах 15, 16–17 Арбатского радиуса, на дистанции 4, октябрь 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 31. Л. 18–20, 25, 55–58). См. также: Deutsche Botschaft Moskau. Aufzeichnung des Konsulatssekretärs Deppe über den Moskauer Untergrundbahnbau, 21.6.1934. PA AA, R 94567.

289 Aufzeichnung des Konsulatssekretärs Deppe, 21.6.1934. PA AA, R 94567.

290 Стенограмма беседы с инж. Гуровым, начальником 3-й дистанции (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 191).

291 То же с техником Отанезовым, шахта 29, 27 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 119, 127).

292 Стенограмма встречи рабочих-ударников Арбатского радиуса, 20 марта 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 158. Л. 4).

вание и стройматериалы на многих объектах, как и прежде, складированы на открытом воздухе, в результате чего железо покрывалось ржавчиной, а цемент намокал[293]. Качество поставляемых материалов (цемента, изоляционных материалов, щебенки) равным образом оставляло желать лучшего[294].

Писатель Борис Пильняк, бравший интервью у метростроевцев по заданию редакции издательства «История фабрик и заводов», не раз употреблял выражение «азиатские способы» для характеристики стиля труда на Метрострое. Он цитировал при этом некоего наркома, осенью 1934 г. посетившего стройку[295]. Другие (советские) наблюдатели полагали, что на строительстве метро работали как в Древнем Египте. Реагируя на эти высказывания, некоторые инженеры с гордостью разделяли ответственность за подобный стиль работы: причина заключалась не в отсутствии машин и приборов, а в том, что эти последние не выдерживали соревнования с энтузиазмом комсомольцев. Некоторые аппараты проработали пару дней, пока не выяснялось, что ручной труд комсомольцев более производителен, чем импортные машины[296]. «Мы брали количеством людей, силой и энтузиазмом» – так можно выразить квинтэссенцию подобной позиции[297].

Оборудование и стройматериалы, по обычной практике в Советском Союзе, доставали не всегда официальным путем, а чаще «организовывали». Применялись разнообразные формы такой «организации». Так, начальник отдела снабжения посылал своих людей, чтобы купить или арендовать на других стройках в Москве и в окрестностях города сверхкомплектное оборудование. Таким путем Метрострой раздобыл больше оборудования, чем ему было выделено по офици-

---

[293] См.: Секретарь комсомола шахты 15–17 – в комиссию советского контроля при СНК СССР, 25 июля 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 88. Л. 24); Проект постановления группы партийного и советского контроля при МК ВКП(б), 2 октября 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 88. Л. 1); Зойфер – Кагановичу, текущий доклад о выполнении решений МК ВКП(б) о качестве, 15 июля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 204. Л. 70–72). Об усилиях партийного руководства повысить качество строительных работ см. Гл. VI. 7.

[294] Инж. Климов. Доклад о выполнении решений МГК и Моссовета от 27 июня 1934 г., 1 августа 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 125. Л. 26–30); то же, 16 августа 1934 г. (там же. Л. 31–35).

[295] Стенограмма беседы с инж. Ермолаевым, начальником шахты 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 19); то же с инж. Гуровым, начальником 3-й дистанции (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 191).

[296] Стенограмма беседы с Кузнецовым, уполномоченным Метростроя по кадровым вопросам, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 52–53).

[297] То же с инж. Ермолаевым, начальником шахты 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 20).

альной разнарядке[298]. Инженеру Кучеренко, прежде чем применить свой кессонный метод, пришлось отправиться в Белоруссию, чтобы получить там кессонное оборудование. Через месяц он вернулся в Москву с четырьмя шлюзовыми камерами и восемью компрессорами[299]. Однако компрессоры оказались недостаточно мощными. Партийный комитет кессонной группы послал комсомольцев – членов «буксирных бригад» – в Харьков, Воронеж, Ярославль и Макеевку в Донбассе. Из Макеевки они доставили более мощные компрессоры, из Воронежа и Ярославля – пять списанных паровозов, которые уже не годились для железнодорожных перевозок, но могли быть использованы как паровые котлы для компрессоров. После обращений во всевозможные управления железных дорог и посылки делегации к наркому путей сообщения Андрееву удалось добиться внепланового ремонта этих локомотивов на Воронежском паровозостроительном заводе[300]. Паровозы были смонтированы на шахтах в качестве паровых котлов[301].

На цементном заводе в Новороссийске был создан комсомольский пост, следивший за производством для Метростроя. На железнодорожных линиях, ведущих к Москве, комсомольские бригады охраняли поезда от хищения грузов[302]. Когда в октябре 1934 г. вследствие прекращения поставок цемента стройка остановилась, Хрущев командировал двух функционеров в Вольск и Новороссийск для ускорения отгрузки цемента в адрес Метростроя. Заместитель начальника Метростроя Айнгорн лично отправился в Амвросиевку в Донбассе на местный цементный завод. Комсомольцы на цементных заводах и товарных станциях заботились о скорейшей отправке грузов. Вагоны с надписью «Цемент для метро» добирались до Москвы за пять дней, тогда как обычно путь из Новороссийска занимал две недели[303]. Иногда давление оказывалось и на руководство собственного предприя-

---

298 Стенограмма беседы с Левченко, начальником Метроснаба, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 112).

299 То же с инж. Кучеренко, 20 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 199).

300 То же с партийным секретарем Удалых, кессонная служба, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 8–9); то же с партийным секретарем Копейкиным, кессонная служба, 28 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 27–28).

301 Deutsche Botschaft Moskau. Aufzeichnung des Konsulatssekretärs Deppe über den Moskauer Untergrundbahnbau, 21.6.1934. PA AA, R 94567.

302 Как мы строили. 1935. С. 684.

303 Айнгорн, заместитель начальника Метростроя // Рассказы. 1935. С. 411–412. Посылка «буксирных бригад», или «толкачей», которые занимались выполнением поставок или добычей дефицитных товаров, хотя была официально запрещена с 1933 г., оставалась излюбленной практикой эпохи первых пятилеток. В центральной гости-

тия: когда у рабочих шахты 15 закончился цемент, они по инициативе партийного секретаря ночью пришли на квартиру Абакумова и добились, чтобы он выделил шахте 10 тонн цемента, хотя положение на остальных шахтах было немногим лучше[304].

В марте 1934 г. Метрострою срочно потребовалась древесина. В порту Архангельска скопилось громадное количество строевого леса, который не спешили отправлять по железной дороге. Телеграфные запросы не давали результата. Тогда 200 комсомольцев Метростроя отправились в Архангельск, чтобы взять дело в свои руки. В течение месяца они отгрузили 3,5 тыс. вагонов с бревнами, побив все местные рекорды погрузочных работ[305].

В общей сложности строительство метро снабжали своей продукцией более 500 предприятий со всех концов Советского союза. По адресу Метростроя в Москву прибыло в общей сложности 150 тыс. вагонов с грузами, в разгар строительства в день разгружалось до 1200 вагонов[306]. С рабочими ряда заводов были заключены официальные «социалистические договоры», призванные обеспечить своевременную поставку определенных изделий или поддержать Метрострой другими способами[307].

«Организация» снабжения могла принимать и криминальный облик. Один бригадир-метростроевец рассказывал, что весной 1934 г. члены его бригады на протяжении долгого времени собирались за два часа до начала работы и обходили близлежащие дворы, улицы и другие шахты в поисках досок. Милиция их при этом не трогала[308]. Партийный секретарь Удалых хвастался, что использовал для изготовления бетонной опалубки большую икону из разрушенной церкви близ Лубянки[309]. В начальный период строительства подобным же образом добывали оборудование и на других строительных участках.

нице Магнитогорска в 1936 г. проживало более 50 таких «толкачей» (Kotkin. 1995. P. 65).

304 Стенограмма беседы с бригадиром Здоровихиным, шахта 15, 4 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 141); то же с партийным секретарем Левитасом, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 82–83).

305 Карталов Н. Остров Турдеев. Рукопись (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 406. Л. 1–19).

306 Айнгорн, заместитель начальника Метростроя // Рассказы. 1935. С. 411–412.

307 Стенограмма беседы с бригадиром Бакулиным, 8-я дистанция, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 3041. Л. 150–151).

308 То же с бригадиром Холодом, шахта 7–8 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 295. Л. 182).

309 То же с партийным секретарем Удалых, кессонная служба, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 5). Ранее некто установил икону на крыше конторы. Удалых распорядился ее снять и пустить на опалубку.

«Мы тащили все, что попадало нам в руки», – докладывал главный инженер Штеклер и с обезоруживающей простотой объяснял этим многообразие и разнородность имеющихся приборов[310].

Общий объем материалов, израсходованных на строительство первой очереди метро, был огромен: 90 тыс. тонн металла, 590 тыс. кубометров дерева, 320 тыс. тонн цемента, 970 тыс. кубометров щебенки и битого камня, 305 тыс. катушек изоляции. Вместе с вынутым грунтом это составляло 15,5 млн тонн груза, доставленного на шахты или вывезенного из них[311].

В первые два года в распоряжении Метростроя находилось недостаточно транспортных средств. Собственными грузовиками и гужевыми повозками явно нельзя было обойтись[312]. Кроме того, контрольные органы в 1933 г. установили, что транспортное хозяйство Метростроя работает крайне неэкономично. Хотя Метрострой получил совершенно новые машины, к началу 1933 г. 40 % грузовиков уже выбыло из строя, поскольку автомобили зимой стояли под открытым небом и за ними не было надлежащего ухода. Оставшиеся грузовики использовались бесхозяйственно, так что возле шахт росли горы вынутого грунта[313]. В июле 1933 г. Метрострой получил 50 грузовых трамваев для вывоза грунта. К шахтам и дистанциям были проложены рельсовые пути[314].

В октябре 1933 г. приостановился подвоз щебенки, так как каменоломни под Веневом[315] не были соединены с железной дорогой. Управление строительства железных дорог за первый квартал года проложило 2 км колеи и на оставшиеся 5 км запрашивало еще 7 месяцев. Комсомольская организация Метростроя направила туда 500 человек, которые всего за 20 дней проложили железнодорожную ветку[316]. В ноябре 1933 г. Совнарком обязал все московские учрежде-

---

[310] Стенограмма беседы с главным инженером Штеклером, 17 ноября 1934 г.; то же с партийным секретарем Удалых, кессонная служба, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 169).

[311] Заключительный акт правительственной комиссии по приему Московского метро, б/д [конец апреля 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 17. Л. 83).

[312] Постановление совещания в руководстве Метростроя, 20 марта 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 14. Л. 30–31); то же 21 февраля 1932 г. (там же. Л. 114). Ср.: Доклад Ротерта на собрании ударников, 1 января 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 272. Л. 76–77).

[313] МГКК РКИ. Строительство метрополитена. Запись в деле, б/д [ноябрь 1933 г.] (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 672. Л. 41).

[314] МГКК РКИ. Доклад о замене 150 грузовиков трамваями, 16 июля 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 679. Л. 34).

[315] Город в 150 км к югу от Москвы, между Тулой и Рязанью.

[316] Таранов. 1976. С. 298.

ния и предприятия, имеющие грузовые автомобили, на два дня в месяц передавать их в распоряжение Метростроя для вывоза грунта[317].

Когда объем вынутого грунта в апреле 1934 г. достиг внушительной цифры 80 тыс. кубометров, у транспортного отдела Метростроя имелось в наличии только 280 собственных и 350 арендованных и прикомандированных грузовиков. Из-за плохого ухода большинство из них простаивало. В апреле 1934 г. транспортный отдел был расширен и парк машин увеличен до 700 собственных грузовиков. После этого у Метростроя появился самый крупный парк автомобилей в Советском Союзе. Сюда входили также весьма производительные тракторы «Фордзон», которых в насмешку за внешний вид прозвали «тульскими самоварами». По инициативе Кагановича вдобавок к двум имеющимся автобазам была основана и третья. Водителями сюда были приняты участники автопробега Каракум–Балхаш, которые в 1933 г. под рукоплескания советской прессы доказали надежность и мощь советских автомобилей. Организация автохозяйства оказалась тем не менее на низком уровне. На большинстве шахт и дистанций руководители были не в состоянии правильно распорядиться имеющимся автопарком[318].

Вынутым грунтом была засыпана стройплощадка автозавода им. Сталина (АМО-ЗиС) и выровнена площадка для сооружения Дома науки и техники на Ленинских горах, в Сталинском районе Москвы засыпан пруд, известный как рассадник малярии[319].

Выдающуюся роль сыграли поставки проходческих щитов, эскалаторов и отделочных материалов. В конце 1932 г. Метрострой заказал у английской фирмы Маркэм и К°., Честерфилд (Markham & С°.) щит типа «Грейтхэд» ("Greathead"). В феврале-марте 1933 г. под пл. Свердлова (бывш. Театральной) заложена шахта, на которой предстояло пустить щит в действие. В марте 1933 г. из Англии поступили основные детали щита[320]. Он был смонтирован комсомольцами под наблюдением английских специалистов рядом с Китайгородской стеной на пл. Революции[321].

---

[317] СНК СССР. Постановление 2470, 13 ноября 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 12. Д. 96. Л. 43).

[318] Стенограмма беседы с партийным секретарем Злотиным, начальником транспортного отдела Метростроя (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 100–108).

[319] Там же. Л. 111.

[320] Инж. Суворов, заместитель начальника шахты 12. Автобиография (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 320. Л. 19–20).

[321] Сокольский. 1993. С. 48. Секретарь комсомола шахты 12, напротив, вспоминал, что детали доставили без описаний, не было и обещанных специалистов из Англии, так что пришлось монтировать щит самим, без чужеземной помощи (Эйдман. 1986. С. 215).

Хрущев отдал распоряжение, построить щит по этому образцу на советских заводах. Английское изделие снова разобрали и сделали техническое описание каждой детали.

Руководство изготовлением деталей щита на советских предприятиях в июне 1934 г. поручили тресту Союзстальмост[322]. Предприятия-участники восприняли поначалу эту затею как авантюру, так что Московскому комитету партии пришлось вмешаться и оказать давление, чтобы те всерьез взялись за производство заказанных деталей. В январе–марте 1932 г. советский щит был изготовлен на заводе «Серп и молот» и доставлен на шахту 12[323]. Там в конце февраля – начале марта 1934 г. был смонтирован английский щит под наблюдением английских специалистов и 17 марта 1934 г. сдан в эксплуатацию. С середины апреля приступили к монтажу и советского щита, который был пущен в ход 1 мая 1934 г.[324]

Советский щит был точной копией английского, но за одним исключением: английский щит имел пневматический приводной механизм, советский – электрический. Первоначальные опасения, что электромоторы не выдержат нагрузки и сырости, не оправдались. Щит настолько превосходно проявил себя на практике[325], что на строительстве следующей очереди метро с 1935 г. преимущественно применялся метод щитовой проходки[326].

Эскалаторы являлись новой технологией для эпохи 30-х гг. Первый эскалатор был показан на Парижской Всемирной выставке 1900 г. В Германии они вошли в употребление с 1925 г. В метро они впервые начали применяться в Лондоне с 1932 г. Имелось два основных производителя этой техники в мире: Отис Элевейтор Компани (Otis Elevator Company), Лондон и входившая в состав концерна Демаг (Demag) фирма Карл Флор (Karl Flohr) в Германии. Из соображений конкуренции производители не обнародовали сведений о конструкции подъемников[327].

---

322 Исполнительная комиссия при горисполкоме и Моссовете. Протокол 23, 17 декабря 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 43).

323 Стенограмма беседы с инж. Беляевым, руководителем щитового бюро Метростроя, 5 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 310. Л. 157, 175–181).

324 Там же. Л. 158; Инж. Суворов, заместитель начальника шахты 12. Автобиография (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 320. Л. 21–22).

325 Стенограмма беседы с инж. Соловьевым, руководителем советского щита, 1 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 196).

326 Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 12, 11 июля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 71. Л. 177–178).

327 Информацию об эскалаторах автор заимствовал из издания: Wolf 1994. P. 312–320, сверив ее с русскими источниками и документами британского МИДа (Foreign Office).

Инженеры Метростроя в 1933 г. установили контакт с обеими фирмами, заронив в них надежду на крупный заказ. Представители Метростроя искусственно затянули переговоры на несколько месяцев, стремясь извлечь из партнеров как можно больше технической информации. По отрывочным сведениям о конструктивных деталях, почерпнутых из прейскурантов, русские затем собрали эскалатор как детский пазл. Оставалось, впрочем, сомнение, удастся ли на основе одних чертежей изготовить столь сложную конструкцию, и потому возник замысел приобрести один экземпляр, по образцу которого строить другие эскалаторы. Фирма Отис разгадала эту хитрость, потребовав за один эскалатор цену всех 12-ти. Фирма Флор также чувствовала, что с ней ведут нечестную игру, и жаловалась по этому поводу в советское торговое представительство в Берлине[328].

В феврале 1934 г. Метрострой заключил договор с Ленинградским заводом «Красный металлист» об изготовлении 18 эскалаторов и с Московским заводом «Красный подъемник» (до революции – завод Альфреда Гутмана) – о 6 эскалаторах[329]. Метрострой попытался еще раз заполучить по сходной цене западные технологии и начал переговоры о приобретении технических планов. Флор готов был уступить их за 500 тыс. золотых марок, но Метрострой на самом деле не хотел платить.

С большим трудом русским удалось сконструировать эскалаторы. Монтаж их велся в большой спешке в декабре 1934 – январе 1935 г., без предварительных испытаний отдельных узлов и деталей. За монтажом день и ночь следил Хрущев[330]. Конструкцию русские скопировали с западной техники, но по размерам они ее далеко превзошли: эскалаторы станции «Кировская» протяженностью 60 м были самыми длинными и скоростными в мире[331].

По поводу поездов метро также подумывали о приобретении за границей нескольких вагонов, по образцу которых рассчитывали наладить собственное производство. В ходе подготовки экспертного заключения фирма «Сименс» в 1932 г. предложила, рассчитывая на получение крупного заказа, бесплатно доставить один вагон в Москву

[328] Deutsche Botschaft Moskau. Der Moskauer Untergrundbahnbau. Aufzeichnung des Konsulatssekretärs Deppe, 21.6.1934. PA AA, R 94567.

[329] Как мы строили. 1935. С. 641. Ср.: Deutsche Botschaft Moskau an das Auswärtige Amt, 15.10.1934. PA AA, R 94567.

[330] Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 22, 15 декабря 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 72. Л. 157–158).

[331] Wolf. 1994. P. 320.

для осмотра. Метрострой так и не купил ни одного вагона[332], поручив вагоностроительному заводу в подмосковных Мытищах заняться конструкцией кузова, колесных пар с рессорами и внутренней отделкой вагонов[333]. Завод «Динамо» в Москве по зарубежным образцам производил электрооборудование вагонов[334]. Оба предприятия столкнулись с проблемами: первая серия электромоторов, опробованных заводом «Динамо» осенью 1934 г., не достигла желаемой мощности. До начала 1935 г. пришлось заняться конструированием новых моторов[335]. Для своевременного выполнения заказа дирекция Мытищинского завода добилась от Московского комитета партии мобилизации 630 рабочих с московских предприятий и выделения для всех рабочих повышенного продовольственного пайка[336]. Когда заводом был представлен проект вагона, в руководстве Метростроя его назвали вагоном «4-го класса». Каганович отдал распоряжение, чтобы вагоны были сварные, а не на заклепках, и оснащены мягкими сидениями и автоматическими дверями. После неоднократного вмешательства партийных органов первый полностью оборудованный вагон метро был готов 13 октября 1934 г., а 15 октября опробован в тоннеле[337].

---

[332] См.: Стенограмма беседы с инж. Катцен, 2 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 314). Вольф (Wolf 1994. P. 98) интерпретирует этот источник таким образом, что упомянутый вагон для осмотра прибыл в Москву, и русские получили возможность его скопировать. Однако из высказываний Катцена этого не следует. В архиве фирмы Сименс, помимо акта экспертизы 1932 г., не сохранились, к сожалению, другие документы об участии в Московском метрополитене (справка из архива фирмы Сименс от 24 октября 1997 г.).

[333] Стенограмма беседы с Толчинским, техническим директором завода «Динамо», 18 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 140–141).

[334] То же с инж. Жуковым, директором завода «Динамо», 18 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 74).

[335] То же с Толчинским (там же. Д. 307. Л. 142–143).

[336] Комиссия МК ВКП(б) по форсированию производства вагонов для метро на заводе в Мытищах. Протокол, 13 июня 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 71. Л. 139–148).

[337] Стенограмма беседы со Старостиным, парторганизатором Метростроя (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 319. Л. 17–18); то же с Толчинским (там же. Д. 307. Л. 142). Все типы вагонов Московского метрополитена с 1934 г. представлены на Интернет-сайте Московского метро: http://www. metro. ru:8080/cars/ [20.12.2000].

Глава III
ПРОИСХОЖДЕНИЕ, УСЛОВИЯ ЖИЗНИ И ТРУДА МЕТРОСТРОЕВЦЕВ

«Мы от “Борца” от “Станколита”,
С “Богатыря” сюда пришли;
Чем наше время знаменито –
Мы все с собою принесли».
Григорий Костров[1]

«В бараке повсюду такая грязь,
Какая во сне и то не приснится.
А комендант заявляет смеясь:
– Чего вы хотите, у меня не больница».
Василий Лебедев-Кумач[2]

1. Вербовка и наем рабочей силы

Первый пятилетний план породил значительную нехватку рабочей силы в промышленности и строительстве. В конце 1930 г. все зарегистрированные безработные были вовлечены в производство, и пришлось обратиться к сельским трудовым резервам, которые оценивались от 5 до 30 млн чел.[3] При этом службы Наркомата труда проявили себя как неэффективные и не способные справиться с проблемой. Сорванные с насиженных мест в ходе одновременно проходившей коллективизации сельского хозяйства, крестьяне неорганизо-

[1] Григорий Костров [проходчик на шахте 13–14], строки из стихотворения «Комсомольская», впервые опубликованного в: Ударник Метростроя. Особый выпуск. 23 марта 1935 г. О Кострове см. также: Гл. V. 4В.

[2] Стихотворение опубликовано в: Ударник Метростроя. № 108. 12 мая 1934 г. С. 3. Василий Иванович Лебедев-Кумач (1898–1949) работал сатириком во многих газетах и был известен в качестве автора текста популярных песен. Им написаны слова, например, неофициального гимна «Широка страна моя родная». В 1934 г. он работал на Метрострое и написал ряд стихотворений для газеты «Ударник Метростроя».

[3] Straus. 1991. P. 74.

ванной толпой устремились в города. В 1930 г. профсоюз работников строительной промышленности сообщал, что в города Подмосковья прибыло из деревень 400 тыс. сезонных рабочих-батраков. Весной 1930 г. массу их можно было встретить на московских вокзалах. Эта миграция дополнительно подогревалась деятельностью вербовщиков с крупных строек и новых предприятий, которые буквально роились в окрестностях Москвы[4].

Колхозы, члены которых буквально бежали с полей и завербовывались, пытались сопротивляться. С вербовщиками обходились недружелюбно, иногда их даже арестовывали. Крестьянам-колхозникам приходилось считаться и с санкциями со стороны правления колхоза, в случае если они покидали свой колхоз без разрешения. Практика перечисления колхозу 30–50 % их заработка на стороне и сокращения их доли в колхозном урожае была санкционирована в феврале 1930 г. Политбюро. Месяц спустя Совнарком тем не менее официально подтвердил право колхозных крестьян отправляться на работу в город[5].

Противоречия политики, обусловленные конкуренцией интересов промышленности и сельского хозяйства, были урегулированы партийными верхами только в июне 1930 г. Тем временем все более обострялось положение с рабочей силой для промышленности. В своей многократно цитируемой речи «Шесть условий хозяйственного строительства» от 23 июня 1931 г. перед хозяйственным активом, которая в последующие годы служила путеводной нитью, Сталин отдал предпочтение потребности заводов и строек в рабочей силе перед интересами колхозов. В одном из этих шести пунктов он потребовал заключать с колхозами договоры, чтобы таким образом проводить организованную вербовку [оргнабор] рабочей силы[6]. Тем самым традиционная форма сезонных работ (отходничество)[7] должна была быть направлена в установленное русло и использоваться в целях индустриального строительства.

Правительство 30 июня 1930 г. выпустило соответствующий декрет по регулированию отходничества: набирать разрешалось толь-

---

4 Hoffman. 1994. P. 46–47.

5 Ibid. P. 47–48.

6 Ibid. P. 48; Straus. 1991. P. 63, 75. Остальные пять условий Сталина кратко звучали следующим образом: покончить с отсутствием персональной ответственности, ликвидация уравниловки в организации и оплате труда (о дифференциации заработной платы см. Гл. III. 6), воспитание новой технической интеллигенции, интеграция «буржуазных» специалистов, введение хозрасчета.

7 Под этим термином подразумевались сельские обитатели, отправлявшиеся на сезонную работу из своих деревень.

ко батраков, колхозников, мелких и средних единоличников, но не «кулацкие элементы»[8]. Списки завербованных подлежали утверждению сельскими общественными организациями (партийными, профсоюзными, комсомольскими). За членами семьи завербованных сохранялись все права и обязанности в колхозе. Сами завербованные освобождались от всех колхозных налогов, но сохраняли в дальнейшем право на часть урожая. Однако если они оставляли предприятие или стройку до истечения срока договора, то теряли эти привилегии. Проводящие набор организации были обязаны предоставить людям жилище и питание и оплатить им проезд на предприятие и обратно. Для того, чтобы новые правила не приводили в одностороннем порядке к обременению колхозов, последним была обещана материальная компенсация. Во-первых, договором с колхозами предприятие обязывалось оказывать им техническую или иную посильную помощь. Во-вторых республиканские органы должны были отдавать преимущество в распределении машин, а также строительстве школ, детских садов и др. элементов инфрастуктуры тем колхозам, которые предоставили промышленности значительное количество рабочей силы[9].

Впоследствии было заключено множество подобных договоров между предприятиями и колхозами, но нередко они разрывались обеими сторонами. Заводы посылали на село целую армию вербовщиков, обещавших крестьянам высокую зарплату и спаивавших их, чтобы добиться подписания договора. Если правление колхоза отказывалось заключить договор, вербовщики обращались к крестьянам-единоличникам, число которых снова возросло после массового выхода из колхозов весной 1930 г. В принципе с помощью оргнабора все же не удалось справиться со стихийным отходничеством. Масса рабочих покидали деревню на свой страх и риск, отправляясь в город на поиск работы, и руководство колхозов было бессильно что-либо с этим поделать[10]. Условия жизни в деревне были столь ужасающими, что крестьян-отходников не могла остановить угроза потери своей доли трудодней.

Детальные планы набора рабочей силы, которые разработали предприятия, ориентированные на потребность в рабочих определенной

---

[8] Кулаками с конца XIX в. назывались в негативном смысле состоятельные крестьяне. Большевиками это понятие было распространено на всех крестьян, использовавших наемную рабочую силу. В ходе коллективизации сельского хозяйства кулаки были экспроприированы, лишены прав и депортированы.

[9] ЦИК и СНК СССР. Постановление, 30 июня 1930 г. // Сборник важнейших постановлений по труду. 1932. С. 125–127.

[10] Hoffman. 1994. P. 48–51.

квалификации, на целевые социальные группы и регионы, быстро превратились в макулатуру. Подавляющее большинство новых рабочих нанималось не в рамках оргнабора, а, по выражению источника, «у фабричных ворот»[11]. В Магнитогорске организованно набранные рабочие только в 1931 г. составляли 48 % всех новопришедших. В 1932 г. их доля упала до 29 %, в 1933 г. – до 24 %[12]. У завода «Серп и молот» в Москве в 1931 г. ежедневно появлялось 20–30 рабочих, главным образом бывших крестьян, подыскивавших себе работу[13]. Практика предприятий по найму рабочих в одиночку или группами «у фабричных ворот» была санкционирована законом от 13 сентября 1931 г.[14]

Важную роль в процессе трудовой миграции сыграли, кроме того, артели и землячества. Артель служила традиционной формой организации сельских рабочих в России: под водительством старосты они отправлялись на стройку или в шахту. Староста заключал от имени артели договор с руководством предприятия и договаривался об общей сумме, платимой за определенную работу. Как артель выполнит работу и разделит деньги, определяло не предприятие, но староста, пользовавшийся в своей группе непререкаемым авторитетом[15]. Землячество основывалось на том, что сельский житель, уехавший в город и нашедший там работу, привозил с собой земляков, устраивал их на фабрике и подыскивал им жилище. Часто вслед за тем он сколачивал из земляков бригаду[16]. По форме организации труда ничего принципиально не менялось, только староста назывался теперь бригадиром.

На крупных стройках сезонная миграция из деревень была выражена еще отчетливей, чем на промышленных предприятиях. Строительство традиционно относилось к приоритетным занятиям отходников, так как здесь открывалась возможность в течение нескольких месяцев прилично заработать и затем вновь вернуться в деревню. По этой причине они мирились с плохими, как правило, условиями труда. Строительство для множества рабочих оставалось сезонной работой, даже когда партия в 1930–1931 гг. попыталась превратить ее в круглогодичное занятие[17].

---

[11] Straus. 1991. P. 80, 203.

[12] Kotkin. 1995. P. 80.

[13] Филатов. 1931. С. 37.

[14] Сборник важнейших постановлений по труду. 1938. С. 85.

[15] Straus. 1991. P. 83–84; Kotkin. 1995. P. 88–89.

[16] Straus. 1991. P. 84

[17] Ibid. P. 196.

В целом политическому режиму вплоть до конца 1930-х гг. не удалось добиться желанного установления тотального контроля над рынком труда. Большинство рабочих могли самостоятельно выбирать работу, поскольку постоянный спрос на рабочую силу со стороны промышленности способствовал сохранению свободного рынка труда. Ситуация изменилась только с 1940 г. в ходе перестройки народного хозяйства на военный лад[18].

На строительстве метро также с самого начала обнаружилась чувствительная нехватка рабочей силы. Примечательно, что первая бригада на Метрострое, бригада Кузнецова, возникла на основе классического землячества: когда в декабре 1931 г. предстояло на опытном участке начать работы бельгийским методом, срочно потребовались опытные тоннельщики. Техник Кулаков отправился на свою малую родину в Калугу и привез оттуда группу рабочих. Прежде они занимались прокладкой мелких тоннелей под железнодорожными насыпями или проведением водопровода – типичное занятие сельских сезонных рабочих[19].

Подготовленные в декабре 1931 г. контрольные цифры на 1932 г. оценивали потребность в рабочих для первого квартала в объеме 6 тыс. чел., второго – более 18 тыс. чел.[20] Уже в январе 1932 г. число фактически нанятых рабочих (320 чел.) составляло только половину необходимых по плану 600 чел. Причина в первую очередь заключалась в том, что Метрострой сначала должен был возвести жилые бараки. Служба занятости Московской области выделила Метрострою 4 района для проведения организованного найма около 4600 рабочих[21]. Однако в феврале удалось нанять всего 80 плотников, поскольку в этих районах уже действовали вербовщики других предприятий, а Метрострой к тому же мог подряжать только тех лиц, у кого уже имелось жилище в Москве. Поэтому большая часть из набранных в феврале 837 рабочих была подыскана на московском рынке рабочей силы. Наркомат труда выделил Метрострою новый район для оргнабора: в западной области[22] предстояло набрать 800 разнорабочих, 300 каменщиков и 200 бетонщиков, на средней Волге – еще 800 раз-

---

18 Barber. Development. 1986. P. 63.

19 Медынский Г. Первый день метро. Неопубликованная рукопись (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 416. Л. 9–10).

20 Метрострой. Пояснения к контрольным цифрам на 1932 г., б/д [18 декабря 1931 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 18. Д. 116. Л. 30).

21 Заместитель начальника Метростроя Осколков. Конъюнктурный обзор по Метрострою за январь 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 9–10).

22 Имелась в виду не Белоруссия, а запад РСФСР с центром в Смоленске.

норабочих[23]. Районы посылали неквалифицированных работников, без которых могли обойтись[24]. Метрострой в деле найма рабочих поддержал областной комитет профсоюза работников железных дорог, шоссе и портов (Желдоршоспортстрой). Он взял на себя обязанность передавать излишнюю рабочую силу, временно не занятую на Московском железнодорожном узле, в распоряжение Метростроя[25].

Ввиду неудовлетворительного хода вербовки уже в феврале 1932 г. последовала первая из нескольких реорганизаций процедуры приема на работу. Приемом и увольнением рабочих стал ведать особый отдел, выделенный из отдела кадров и размещенный в районе Каланчевской пл.[26], куда прибывало в Москву в поисках работы большинство крестьян. Начальник строительного участка вспоминал позднее, что лично ходил к вокзалам на Каланчевской пл., чтобы договариваться с ищущими работу[27]. Отдел найма и увольнения рабочих (ОНУ) должен был составить точный план вербовки, разбитый на специальности и районы. В договорах с колхозами наряду с финансовой компенсацией следовало предусмотреть и другие формы содействия, такие как посылка ремонтных бригад, поддержка в деле получения сельскохозяйственной техники или помощь транспортом[28]. Наем рабочих местными начальниками строительных участков хотя и допускался, но те должны были сообщать о своих действиях в ОНУ. Устройством на работу служащих занимался отдел кадров. При ОНУ были сооружены четыре приемных барака, в которых могли разместиться вновь принятые, пока не закончится процедура оформления и санобработки (дезинфекция и дезинсекция, т. е. уничтожение вшей)[29].

В марте 1932 г. Метрострой представил свой производственный и финансовый план на 1932 г., в котором в противоположность оценкам декабря 1931 г. потребность в рабочей силе устанавливалась в меньшем объеме: в середине марта на строительстве метро трудилось

---

23 Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за февраль 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 42).

24 Медынский Г. Первый день метро. Неопубликованная рукопись (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 416. Л. 9).

25 Президиум областного комитета профсоюза Желдоршоспортстроя. Резолюция к протоколу 37, 8 февраля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 2. Л. 3).

26 Ротерт. Приказ 64, 15 марта 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 62).

27 Стенограмма беседы с инж. Шмульским, 3-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 35).

28 Совещание в руководстве Метростроя. Протокол 6, 27 февраля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 14. Л. 20–21).

29 Там же. протокол 21, 32 апреля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 14. Л. 54).

1670 чел., летом максимальная численность должна была достигнуть 14,4 тыс. чел. Принимая во внимание уход со стройки по примерным оценкам до 7 %, образовывалась лакуна в 13730 чел., из них 300 разнорабочих, 3300 плотников и 2360 землекопов[30].

С запланированным на 1933 г. развертыванием основных работ в полном объеме количество рабочих должно было скачкообразно вырасти до 40 тыс. чел.[31] Однако руководство Метростроя уже в апреле 1932 г. жаловалось, что московская областная служба занятости выделяет контингент для вербовки, который на практике оказывается совершенно непригоден, так как рабочих либо просто нет, либо они задействованы на местах или завербованы другими предприятиями. В одном из районов из выделенных 1700 плотников удалось нанять 24, в другом из 1400 – только 40[32].

Когда в мае 1932 г. строительные работы приостановились из-за дискуссии о глубине залегания тоннелей и затем наконец было решено перейти от открытого способа строительства к горнопроходческому на большой глубине, все прежние расчеты утратили силу, поскольку теперь Метрострой срочно нуждался в опытных горняках, которых начали вербовать в Донбассе и на Урале[33].

В конце июля прием и увольнение рабочих были переданы в ведение отдельных строительных объектов (участков). На каждом участке была образована группа найма и увольнения[34]. Центральный отдел кадров занимался трудоустройством только руководящего состава[35]. Тем самым строительные участки могли вести более самостоятельную политику при выборе рабочих. В результате они стали не придавать значения формальностям и выяснению социального происхождения нанимаемых. В 1932–1933 гг. на стройку принимался практически каждый желающий, невзирая на отсутствие или неправильное оформление документов[36]. Доходило до того, что рабочего оформляли, когда он еще не был официально уволен с прежнего

---

[30] Метрострой. Производственный и финансовой план на 1932 г., март 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 116. Л. 71).

[31] Метрострой. Приложение к контрольным цифрам второго пятилетнего плана 1933–1937 гг., 1 июля 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 116. Л. 94).

[32] Руководство Метростроя – в Президиум Моссовета и ЦК профсоюза Желдоршоспортстроя, 3 апреля 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 133. Л. 85).

[33] Ср.: Московский Совет. 1934. С. 67; Стенограмма беседы с инж. Ермолаевым, начальником шахты 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 12).

[34] Ротерт. Приказ 152, 31 июля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 186–187).

[35] Ротерт. Приказ 153, 31 июля 1932 г. (Там же. Л. 188–193).

[36] Отдел кадров шахты 7–8. Отчет о работе в 1934 г., б/д [после 5 февраля 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 226. Л. 1).

места работы[37]. Позднее были «разоблачены» целые «кулацкие бригады», нашедшие прибежище на строительстве метро[38]. Ситуация изменилась, когда Каганович ввел в руководство Метростроя сотрудника ОГПУ И. Н. Кузнецова в качестве уполномоченного по кадровым вопросам. Кузнецов заменил на строительных участках персонал отделов, ответственных за прием рабочих, и распорядился заново перерегистрировать весь трудовой коллектив, очистив его от нежелательных элементов. После этой коренной реорганизации, длившейся 4 месяца, никто больше не мог быть принят на работу или уволен без согласия Кузнецова[39].

Кампания по вербовке рабочих принесла мало результатов. Хотя Метрострой специально ввел институт вербовщиков[40], заключенные с колхозами договоры часто оставались клочком бумаги. Из 14 тыс. нанятых до начала декабря 1932 г. больше половины вскоре разбежалось из-за плохих жилищных и бытовых условий на строительстве метро[41].

Когда в январе 1933 г. наконец разрешился вопрос о способе строительства, а Метрострой располагал уже большим числом жилых бараков, количество рабочих следовало быстро увеличить, чтобы продвинуть строительные работы, до того ведшиеся скорее плохо, чем удовлетворительно. Отдел ОНУ руководства Метростроя и отдельные участки послали вербовщиков в Центральный Черноземный район и в западные области. Вербовка все же шла со скрипом, поскольку там не было рабочих желательных специальностей (проходчики, каменщики). Нашлись только штукатуры и строительные рабочие. Неудачей завершилась и переориентация на Украину, поскольку тамошние рабочие настолько были ослаблены голодом, что их нельзя было использовать на строительстве метро. Большинство из завербованных 1,5 тыс. украинцев уже через 2–3 месяца покинули стройку[42].

---

[37] Заместитель Метростроя Крутов. Приказ 190, 13 октября 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 246).

[38] Стенограмма беседы с партийным секретарем Гусевым, шахта 33–35 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 207, 210).

[39] Стенограмма беседы с Кузнецовым, уполномоченным Метростроя по кадровым вопросам, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 46–48); ОНУ 3-й дистанции. Отчет о работе в 1934 г., б/д [начало 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 26). О прореживании персонала и удалении нежелательных личностей см. Гл. III. 4.

[40] Ротерт. Приказ 212, 9 ноября 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 273).

[41] Оргбюро партийного комитета Метростроя. Общее заседание с редакцией газеты «Ударник Метростроя» о результатах слушания руководителей стройки, 6 декабря 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 239. Л. 58).

[42] Стенограмма беседы с Соколовским, уполномоченным по вербовке рабочей силы, 2 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 208–210).

С Козельским районом 19 марта 1933 г. был заключен договор о вербовке 1,5 тыс. рабочих. Чтобы добиться этого, уполномоченному Метростроя пришлось потеснить многочисленных вербовщиков других предприятий. Метрострою в итоге удалось обеспечить монополию на вербовку в этом районе. Сроки посылки отдельных контингентов были соотнесены с завершением сенокоса и жатвы и осенних работ на полях. Метростроем в виде ответного шага были перечислены району 50 тыс. руб. на техническое оснащение колхозов[43].

Труднее всего вербовка проходила на средней Волге. Колхозы, с которыми Метрострой вел переговоры, предъявляли столь высокие требования, что московской организации приходилось отказываться от заключения соглашений. Партнерами по переговорам выступали не только районы и колхозы, но часто и артели. До июня 1933 г. со множеством артелей были достигнуты соглашения о вербовке в общем итоге 5400 рабочих[44]. Наряду с вербовкой в сельскохозяйственных областях Метрострой получил от правительства разрешение нанимать квалифицированную рабочую силу (проходчиков, крепежников[45], тоннельщиков) в Донбассе, Северном Кавказе, Закавказье, под Москвой, а также в других горно-металлургических и промышленных районах. Таким путем на строительство метро было привлечено около 1300 специалистов, которые назначались бригадирами и десятниками[46].

Самая крупная вербовочная акция была проведена в Башкирии. С Калташинским районом Башкирской АССР, населенным по преимуществу татарами и марийцами[47], 8 апреля 1933 г. был подписан договор. Местные партийные, комсомольские и административные органы обязались популяризировать среди колхозников идею метро и послать на его строительство 6 тыс. проверенных с точки зрения социального происхождения рабочих. Метрострой в виде ответной меры обещал поставить району оборудование и инструменты для

---

[43] Договор о социалистическом шефстве между Козельским районом и представителем Метростроя Лобачевым, 19 марта 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 152. Л. 19); Лобачев – Ротерту, 19 апреля 1933 г. (там же. Л. 18).

[44] Начальник Отдела найма и увольнения Лукин – Ротерту, 14 июня 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 152. Л. 23–24).

[45] Крепежники занимались устройством деревянной крепи в проложенных шахтах и штольнях.

[46] Метрострой. План покрытия потребности в рабочей силе, июль 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 109. Л. 6).

[47] Марийцы, или черемисы, в противоположность тюрко-монгольским татарам относятся к финно-угорской языковой группе. В документах Метростроя их чаще всего неверно приписывают к татарам.

ремонта сельскохозяйственной техники, агитационный вагон, радиооборудование, передвижную библиотеку и домашнюю аптечку, командировать на посевную и уборочную 6–10 человек, в том числе врача и агитатора, помочь при строительстве райцентра в виде подготовки чертежей и составления сметы командированными специалистами и оказать району содействие в создании телефонного узла связи. Кроме того, рабочие на строительстве метро должны были овладеть специальностями (механики, водители, электромонтеры), которые позднее послужат на благо колхозов[48]. На собраниях вербовка строителей метро проводилась на языке местного населения. Помимо добровольцев каждый колхоз командировал 10–15 мужчин на строительство метро. Эти люди трудились в качестве землекопов на участке строительства открытым способом в Сокольниках[49].

Заключение договоров вовсе не служило гарантией того, что соответствующее число рабочих фактически прибудет на стройку. Из источников остается неясным, сколько именно человек в результате вербовочной кампании в Башкирии – единственной, которую признали успешной, – в конце концов прибыло в Москву. Ответственные за вербовку и редактор газеты «Ударник Метростроя» впоследствии говорили о более 4 тыс. приехавших[50]. Составленный к 1 июля 1933 г. обзор зафиксировал, напротив, только 1300 марийцев и 1200 татар, что соответствует информации «Ударника Метростроя» лета 1934 г. о 2–2,5 тыс. «татар», занятых на строительстве метро[51]. Уполномоченный по кадровым вопросам Кузнецов осенью 1934 г. упоминал о 2600 «башкирах», под которыми имел в виду марийцев и татар[52].

В отношении прочих вербовочных акций даже сами их участники открыто говорили о неудаче. Согласно плану в 1933 г. должно было быть завербовано 18,7 тыс. рабочих. До июня 1933 г. Метрострой нанял 12,8 тыс., причем из них только 5,8 тыс. по «оргнабору», а остальных 7 тыс. – «с улицы». Договоры о найме 4 тыс.

---

[48] Социалистический договор между Метростроем и районом Калташи Башкирской АССР, 8 апреля 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 152. Л. 6–7).

[49] Стенограмма беседы с Соколовским, уполномоченным по вербовке рабочей силы, 2 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 208–210).

[50] Стенограмма беседы с Соколовским, уполномоченным по вербовке рабочей силы, 2 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 208); то же с Резниченко, редактором газеты «Ударник Метростроя», 22 ноября 1934 г. (там же. Д. 307. Л. 38).

[51] Ударник Метростроя. 17 июля 1934. № 165. С. 4 (2,5 тыс.); 9 августа 1934. № 184. С. 2 (2 тыс.).

[52] Стенограмма беседы с Кузнецовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 314. Л. 222).

рабочих между тем снова были аннулированы. Хотя стояло самое благоприятное время года для строительных работ, на стройке не хватало 6 тыс. рабочих[53]. Начальникам шахт и дистанций было поручено независимо от центральных вербовочных акций позаботиться самим о найме рабочей силы на периферии[54]. При этом они подчас использовали земляческие контакты и посылали вербовщиков в те местности, уроженцы которых уже работали на стройке[55]. Однако покрыть дефицит рабочей силы таким способом им не удавалось[56].

К тому же множество рабочих покидало стройку спустя всего несколько недель. Отчасти причина заключалась в том, что вербовщики возбуждали в рабочих завышенные ожидания. Агитационный плакат Метростроя 1933 г. манил рабочих высоким заработком, проживанием в новых бараках и хорошим снабжением потребительскими товарами и продуктами питания. Работы в шахтах будут вестись «по последнему слову международной техники, абсолютно механизированно»[57]. Редакция «Ударника Метростроя» снабжала вербовщиков листовками, на которых чаще всего печаталось письмо колхозника своим односельчанам с описанием того, как хорошо работается и живется на Метрострое и как заметно он «вырос» на этой стройке[58].

Некоторые вербовщики растрачивали доверенные им деньги. В октябре 1933 г. был осужден инженер, который в ходе своей 6-недельной командировки спустил на курортах Черного моря несколько тысяч рублей и вместо опытных тоннельщиков привез в Москву только продавца лимонада, сапожника, мясника и пару подростков[59]. Другие вербовщики, если им не удавалось нанять рабочих

---

[53] Начальник ОНУ Лукин – Ротерту, 14 июня 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 152. Л. 23–25).

[54] Заместитель начальника Метростроя Абакумов. Приказ 166, 21 мая 1933 г., Приказ 253, 29 июня 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 45. Л. 84).

[55] Стенограмма беседы с партийным секретарем Батраковым, шахта 16–17, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 141).

[56] Начальник ОНУ Лукин – Ротерту, 14 июня 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 152. Л. 24).

[57] Плакат «В Москву, на работу на Метрострое», б/д [1933] (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 681. Л. 66).

[58] Стенограмма беседы с Резниченко, редактором газеты «Ударник Метростроя», 22 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 38). О «росте» рабочих-метростроевцев см. Гл. V. 1.

[59] Уполномоченный МГКК РКИ по Метрострою Золотов. Приговор по делу инж. Ронь, 29 октября 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 681. Л. 1–2).

в колхозах, не долго думая, собирали алкоголиков, бродяг, воров и иные сомнительные элементы, которых подбирали на вокзалах[60].

Жилищная проблема вынудила Метрострой весной 1934 г., когда строительные работы достигли своего пика, принимать преимущественно тех рабочих, которые уже проживали в Москве[61]. Из почти 62 тыс. рабочих, которые в 1934 г. пришли на строительство метро, лишь немногим более 5 тыс. были завербованы в организованном порядке вне Москвы, тогда как по меньшей мере 37,5 тыс. были набраны «у ворот», а около 19 тыс. «мобилизованы» с московских предприятий[62]. На некоторых участках соотношение было особенно разительным: на шахту 7–8 в 1934 г. по «оргнабору» пришло только 45 рабочих против 2178, которые были наняты на свой страх и риск[63].

Доступные в Москве рабочие лишь изредка обладали необходимой квалификацией для сооружения тоннелей. В конце марта 1934 г., когда на шахте 13–14 под пл. Дзержинского возникли серьезные проблемы, Каганович лично договорился с партийными секретарями Курска и Орла о присылке опытных горняков[64]. С большой пропагандистской шумихой в Курске в течение 5 дней были собраны 800 горняков, которые в сопровождении заместителя председателя Курского горисполкома, редактора газеты «Курская правда» и врача были посажены в специальный поезд и скорым маршем отправлены в Москву. Еще 600 шахтеров заявили о желании последовать за товарищами, но не были приняты. Каганович и Хрущев обещали подготовить рабочим подобающую встречу[65], и известный поэт Александр Безыменский по случаю прибытия курских рабочих сочинил бодрые, хотя и не совсем ровные строки: «На радостный бой в метростроевском пуске, / на темпы, на качество в этом бою, / мы подаем пролетариям курским / крепкую братскую руку свою!»[66]

---

60 Начальник отдела кадров 1-й дистанции. Пояснения к движению рабочей силы в 1934 г., 14 декабря 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 1).

61 Протокол совещания в МГК ВКП(б), 25–26 февраля 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 124. Л. 4–5).

62 Годовые отчеты организаций Метростроя о кадровой работе в 1934 г., общий обзор (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 81).

63 Отдел кадров шахты 7–8. Отчет о работе за 1934 г., б/д [начало 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 226. Л. 2).

64 Партийная организация шахты 13–14. Запись, б/д [конец 1934 или начало 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 312. Л. 45).

65 Секретарь Курского городского комитета ВКП(б) Федин – в Метрострой. Телефонограмма, 2 апреля 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 224. Л. 3).

66 Ударник Метростроя. 4 апреля 1934. № 78. С. 1. О роли Безыменского (1898–1973) и других поэтов на Метрострое см. Гл. VII. 4B.

2. «Мобилизация» на московских предприятиях

Недостаток рабочей силы, слабая дисциплина и низкая производительность труда рабочих, а также разочаровывающие «достижения» Метростроя побудили Московский комитет партии в начале 1933 г. отдать приказ о переводе комсомольцев с московских предприятий на строительство метро. Постановлением 28 февраля 1933 г. партийный комитет Метростроя обязывался проверить дислокацию членов партии и молодых коммунистов внутри коллектива, озаботившись тем, чтобы в каждой смене имелось твердое ядро коммунистов и комсомольцев. Областной и городской организации комсомола было приказано мобилизовать в течение месяца на Метрострой тысячу комсомольцев[67].

«Мобилизация» – как называлось проводившееся партией, комсомолом или профсоюзами откомандирование – являлась типичным методом раннего сталинизма и была направлена на преодоление узких мест или выправление кризисного положения. В годы первой пятилетки члены партии, квалифицированные рабочие и прежде всего комсомольцы в массовом порядке подвергались мобилизации, будь то строительство Днепрогэса, Сталинградского тракторного завода или Магнитогорского горнометаллургического комбината[68]. В 1931 г. партия и правительство официально распорядились отменить этот метод привлечения рабочей силы «в форме кампаний местных партийных, советских и других организаций», поскольку на предприятиях, откуда забирались рабочие, снижался уровень производства, но в уменьшенных масштабах мобилизации тем не менее продолжались[69].

Для мобилизационных акций комсомольцы подходили наилучшим образом благодаря своей юношеской увлеченности, подвижности, отсутствию отягчающих связей и царившей в их организации дисциплине. Комсомольцев можно отнести к основополагающим опорам советского режима. Без них ни индустриализация, ни коллективизация, вероятно, не были бы осуществлены[70].

На Метрострое молодые коммунисты в 1931–1932 гг. еще никак себя не проявили. Из почти 10 тыс. чел., занятых в начале 1933 г. на строительстве метро, комсомольцев насчитывалось всего 610 (6,1 %).

---

[67] Бюро МК и МГК ВКП(б). Постановление, 28 февраля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 38. Л. 21).

[68] См.: Kotkin. 1995. P. 74–75; Kuromiya. 1988. P. 208.

[69] Kuromiya. 1988. P. 279–280.

[70] Ibid. P. 316. По вопросу о мотивации молодых коммунистов подр. см. Гл. IV. 2А.

Они, правда, создали отдельные комсомольские бригады и устроили три комсомольских барака, а также собирали среди рабочих рационализаторские предложения, но в остальном проявляли мало инициативы. Из этих 610 комсомольцев в шахтах работал всего 31 чел., 172 занимали должности служащих в административном аппарате. Не слишком заметны были такие символы эпохи, как социалистическое соревнование, ударничество, политическая агитация среди остальных рабочих. Молодые коммунисты не реагировали на антисоветские и антисемитские высказывания рабочих[71].

Московский горком комсомола решил поэтому 1 февраля 1933 г. провести решительную реформу комсомольской организации Метростроя. Комитет комсомола Метростроя обязан был позаботиться о том, чтобы минимум половина молодежи отправилась в шахту в качестве проходчиков, механиков и кессонщиков, организовав две образцовые комсомольские шахты, соревнующиеся друг с другом. Для придания комсомольцам дополнительного стимула, им должны были возвести отдельное барачное поселение с образцовым оборудованием. Они обязывались создать ударные и молодежные бригады и развернуть социалистическое соревнование[72]. На усиление комсомольской организации с московских фабрик и заводов намечалось мобилизовать на строительство метро 200 комсомольцев. Дополнительно предстояло откомандировать 20 пропагандистов для чтения комсомольцам и беспартийным лекций, проведения политзанятий, коллективного посещения кино и других политизированных форм проведения досуга[73].

В марте 1933 г. Московская городская организация комсомола, в ответ на приказ партии от 28 февраля 1933 г., постановила послать на Метрострой тысячу комсомольцев[74]. Между райкомами были распределены квоты, сколько членов комсомола и какой квалификации они обязаны мобилизовать. Райкомы в свою очередь перераспределяли эти квоты между отдельными предприятиями. Комсомольцы-метростроевцы были посланы на фабрики, чтобы рассказать об условиях труда на стройке. Многие предприятия оказывали сопротивление и заявляли, что не смогут обойтись без своих рабочих. Только под давлением вызванного на поддержку

---

[71] Бюро МГК ВЛКСМ. Решение, 1 февраля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 52. Л. 93–94).

[72] Об ударных бригадах и социалистическом соревновании подр. см. Гл. V. 3.

[73] Бюро МГК ВЛКСМ. Решение, 1 февраля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 52. Л. 96–98).

[74] Бюро МГК ВЛКСМ. Протокол 17, 27 марта 1933 г. (там же. Л. 47–48).

партийного секретаря райкома они давали добро на мобилизацию рабочих[75].

Отклик среди заводской молодежи на эту акцию был весьма разнообразен. На ряде предприятий в связи с вербовочной кампанией нашлось немало добровольцев, воодушевленных идеей помочь при строительстве метро. Многие, признанные негодными после медицинского освидетельствования, убеждали врачей записать их здоровыми[76]. Имелись и прямо противоположные примеры: юноши симулировали болезнь, чтобы не попасть под мобилизацию[77]. На ряде фабрик комсомольцы хоть и задавали заинтересованные вопросы, насколько тяжела и утомительна работа, как обстоит дело со снабжением и питанием, однако лишь немногие записались добровольцами[78].

Приходилось опровергать множество предрассудков и слухов. В широких кругах населения Москвы царило мнение, что работа в шахтах сопряжена со множеством жертв[79]. Многие верили, что на строительстве метро применяются принудительные работы, людей бьют, и едва ли хоть один останется в живых[80]. На одном комсомольском собрании юная комсомолка оправдывала свой отказ идти на строительство метро тем, что рабочие там голодают и мерзнут. После разъяснительных бесед и под давлением присутствовавших на собрании функционеров лишь немногие разрешили занести себя в списки[81]. Газета «Комсомольская правда» одновременно давала пояснения и привлекала комсомольцев обещанием, что на Метрострое они будут получать сдельную оплату и дополнительно в течение первых двух месяцев, пока привыкнут к работе, 30 руб. надбавки[82]. Несмотря на это, многие комсомольцы были недовольны, когда организация направляла их на строительство метро. Работа в шахтах по праву считалась самой тяжелой, и даже самые боевитые оказывались

---

[75] Стенограмма беседы с комсомольцем Куневским, шахта 31–32, 17 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 83); то же с комсомольцем Шитовым, шахта 22, 10 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 154).

[76] То же с комсомольцем Абагаевым (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 18–19).

[77] То же с комсомольцем Куневским, шахта 31–32, 17 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 84–85).

[78] То же с комсомольцем Шитовым, шахта 22, 10 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 154).

[79] Wolf. 1994. P. 124–125. См. также Гл. III. 8.

[80] Стенограмма беседы с ударником Чертовым, 5-я дистанция, 26 июня 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 274. Л. 33); то же с комсомолкой Никитиной, 7-я дистанция, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 26).

[81] То же с комсомольцем Куневским, шахта 31–32, 17 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 85–86).

[82] Комсомольская правда. 11 апреля 1933. № 84. С. 4.

на грани физического истощения[83]. Другие не хотели отказываться от только что начатых занятий в вечерней школе из-за сменной работы на строительстве метро[84].

Поскольку не находилось достаточно добровольцев, комсомольские секретари оказывали давление на членов своих организаций. Многих откомандировали против их воли или исключали из комсомола за отказ отправиться на Метрострой. Часть мобилизованных сбежала со стройки уже через несколько дней после ознакомления с условиями труда. Поскольку это означало исключение из комсомола, многие возвращали свои комсомольские билеты[85]. Один комсомольский секретарь по распоряжению райкома вынужден был, наконец, сам отправиться на Метрострой, так как мобилизованные им люди разбежались[86].

В начале мая горком комсомола вынес порицание районным организациям, поскольку выделенные им квоты не были выполнены, а среди мобилизованных обнаружилось немало «дезертиров». До 10 мая 1933 г. кампанию следовало еще раз усилить и привести к завершению. Имена «дезертиров» открыто назывались на собраниях[87].

Несмотря на все меры, мобилизовать требуемую тысячу комсомольцев так и не удалось. Хотя в дальнейшем говорили о «тысячниках», имея в виду первую волну мобилизованных комсомольцев, фактически на строительство метро было командировано 834 комсомольца. Как нарочно, районы, на территории которых пролегали самые протяженные участки, а именно Сокольники, Бауманский и Фрунзенский районы, выполнили свою квоту только на 50–52 %[88]. Некоторые секретари комсомольских ячеек в интересах своих предприятий препятствовали проведению этой акции, заполняя выделенную квоту рабочими с физическими недостатками в расчете, что их

---

[83] Wolf. 1994. P. 126. Ср.: Стенограмма беседы с комсомолкой Горской, шахта 18, 28 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 57).

[84] Стенограмма беседы с комсомольцем Сизиковым, 28 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 65); то же с комсомолкой Никитиной, 7-я дистанция, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 25). См. цитату также: Wolf. 1994. P. 126.

[85] То же с комсомольцем Шитовым, шахта 22, 10 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 155); то же с комсомолкой Одровой, 1-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 15).

[86] То же с комсомольским секретарем Шаталовым, шахта 17, 9 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 6).

[87] Бюро МГК ВЛКСМ. Протокол 19, 5 мая 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 52. Л. 117–118).

[88] МГК ВЛКСМ. Информация о ходе мобилизации «1000», 13 апреля – 13 мая 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 66. Л. 60).

вскоре пришлют обратно, так как они по здоровью не могли использоваться на подземных работах[89].

14 мая 1933 г. комсомольцев на торжественном заседании с музыкой и приветственными речами провожали на строительство метро. Хрущев и другие функционеры в своих обращениях к молодежи выражали уверенность, что своим энтузиазмом она способна внести решающий перелом в дело строительства метро[90]. Ей предстояло повести борьбу за твердую дисциплину, против упущений в работе и простоев, против «кулаков», «троцкистов», «правых оппортунистов» и других врагов, внедряющихся на стройку[91]. Сверх того, комсомольцы должны были перевоспитывать в большевистском духе прибывающих из деревень новых рабочих, прививая им социалистический стиль работы и навыки культурной жизни: «Такие мелочи, как, например, клоп – вы должны выступить в поход против клопов; или вошь – вы должны пойти походом против вшей»[92]. Комсомольцы приняли в конце патетическую резолюцию, в которой торжественно обещали оправдать возлагаемые на них надежды:

«Мы, мобилизованные тысячники, которые сегодня [...] собрались, принимаем на себя следующие конкретные обязательства по работе на Метрострое:

1. Мы непосредственно включимся в работу бригад, смен и обязуемся стать образцовыми ударниками Метростроя, выполняя и перевыполняя план. Наша конкретная задача состоит в том, чтобы поднять производительность труда на строительстве на 25 % и снизить расходы на 15 %. Мы торжественно обещаем, что бригады и шахты, на которых мы работаем, с сегодняшнего дня не будут больше отстающими. [...]

2. На основе социалистического соревнования и ударной работы мы обязуемся поднять на необходимую высоту трудовую дисциплину и организовать большевистскую борьбу против упущений в работе и текучести рабочей силы. [...] Мы, рабочие на шахтах, должны так организовать работу, чтобы немедленно увольнять прогульщиков и летунов, объявляя им открытый бойкот.

---

[89] МГК ВЛКСМ. Стенограмма собрания комсомольцев, мобилизованных на Метрострой, 3 июня 1933 г. Выступление комсомольца Тютаева (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 67. Л. 34).

[90] МГК ВЛКСМ. Орготдел. Стенограмма торжественного заседания, 14 мая 1933 г. Речь Хрущева (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 66. Л. 10).

[91] Там же. Л. 15–16.

[92] Речь партийного секретаря Метростроя Сивачева (там же. Л. 35).

3. Мы клеймим позором тех комсомольцев, кто, будучи мобилизован на Метрострой, постыдно дезертировал. [...]

4. Каждый из нас должен пройти путь проходчика, чтобы потом стать техником и инженером советского метро. [...]»[93]

В источниках нет сведений, сколько этих «тысячников» надолго задержалось на Метрострое. Известно, что многие уже спустя несколько дней покинули стройку, а других с большим трудом удалось уговорить остаться[94]. Некоторые из посланных на Метрострой против их воли просто не хотели работать на стройке. Условия, в которых они здесь оказались, вызывали разочарование и фрустрацию даже у тех, кто вызвался на строительство метро осознанно или даже из убеждения.

Многие прибыли на стройку в ожидании, что их встретят с распростертыми объятиями, позволят сразу же спуститься в шахту и все переделать на свой лад. Действительность же выглядела совсем иначе. Начальники строительных участков отреагировали на прибытие комсомольцев скорее холодно и выражали скепсис по поводу того, что с этой молодежью, не имеющей понятия о строительстве тоннелей, можно вообще что-либо затевать[95]. Первое разочарование заключалось уже в самом факте, что прибытие на стройку прошло совершенно незаметно, и никто пока о них не заботился. Последующие разочарования были связаны с тем, что комсомольцев по целым дням отсылали из одной конторы в другую, пока наконец не поручали второстепенную работу, нередко прямо давая понять, что они никому не нужны[96]. «Никто не знал о нас, никто нам не помог, никто нас не обучал. [...] Даже бригадир не обращал на нас внимания», – вспоминал позднее один из растерянных комсомольцев[97].

Комсомолки прилагали усилия, чтобы их допустили к подземным работам в шахтах. Секретарь московского комсомола Шаширин должен был лично обращаться с жалобой к руководству

---

[93] Обязательство мобилизованных на Метрострой комсомольцев, 14 мая 1933 г. (там же. Л. 50–53).

[94] Стенограмма беседы с бригадиром Проскуриным, шахта 15 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 158); то же с комсомольским секретарем Ширяевым, 3-я дистанция, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 164).

[95] То же с инж. Ермолаевым, начальником шахты 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 14–15).

[96] МГК ВЛКСМ. Стенограмма собрания 3 июня 1933 г. Выступление комсомольца Романова (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 67. Л. 3).

[97] Стенограмма беседы с Шаталовым, комсомольским секретарем шахты 17, 3 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 6). См. также: Замоскворецкий РК ВКП(б). Отчет о работе мобилизованных на строительство метро, 11 августа 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 67. Оп. 1. Д. 1085. Л. 2).

шахт, чтобы те прекратили сопротивление против использования женского труда[98]. Другие комсомолки, напротив, боялись спускаться под землю и с трудом привыкали к постоянной грязи и сырости[99].

Часто работа на стройке замедлялась из-за непонятных бюрократических препятствий. Одни получили в первую получку столь малый аванс, что продавали выданный им белый хлеб и на вырученные деньги покупали черный, чтобы наесться[100], других разместили в переполненных бараках, так что они фактически снова оказались на улице[101], третьим целыми днями не выдавали продуктовых карточек и открепляли от столовой[102].

Судя по многочисленным отчетам о методах приема и размещения «тысячников», трения возникали не только вследствие организационной неразберихи, но намеренно провоцировались некоторыми начальниками строительных участков, чтобы обескуражить комсомольцев, поставить их на место. По опыту прежних мобилизаций не без оснований опасались, что комсомольцы станут на стройке источником беспорядков и с точки зрения управления предприятием внесут больше путаницы, чем пользы. Молодые коммунисты были неудобными подчиненными, что проявилось на Метрострое уже через несколько дней: «тысячники» повсюду вмешивались в принятие решений, настаивали на смещении не понравившихся им мастеров и десятников и выставляли требования улучшить жилищные условия и снабжение[103].

Наиболее вопиющие недостатки, против которых ополчались комсомольцы, возникли уже довольно давно и не были непосредственно связаны с мобилизацией: рабочим не хватало спецодежды, столовые были плохо организованы и в них приходилось отстоять длинную

---

[98] Стенограмма беседы с секретарем комсомола Меловановым, шахта 22 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 311. Л. 69).

[99] То же с бригадиршей Смирновой, 2-я дистанция, 3 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 73); то же с комсомолкой Адаскиной, шахта 9, 3 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 310. Л. 79).

[100] МГК ВЛКСМ. Стенограмма собрания 3 июня 1933 г. Выступление комсомольца Лившица (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 67. Л. 17); выступление комсомольца Митрофанова (там же. Л. 27).

[101] То же. Выступление комсомольца Макарова (там же. Л. 22); выступление комсомольца Тюфтаева (там же. Л. 36).

[102] То же. Выступление комсомольца Валуева (там же. Л. 20).

[103] То же. Выступление комсомольца Макарова (там же. Л. 24); выступление комсомольца Романова (там же. Л. 4.).

очередь, еда обходилась относительно дорого, состояние жилых бараков оставалось ужасающим[104].

Ввиду потока жалоб и постоянного отлива мобилизованных горком комсомола послал на строительство метро нескольких функционеров, поручив им позаботиться о молодежи[105]. Комсомольскую организацию Метростроя и ее секретаря Кулагина, который хоть и объявил одну из шахт «комсомольской» (шахту № 12 под Театральной пл., на которой предусматривалась щитовая проходка) и перевел две сотни комсомольцев из административного аппарата на работу в шахты, но в целом мало что сделал для мобилизованных, обязали совместно с руководством стройки озаботиться тем, чтобы молодым коммунистам была предоставлена квалифицированная работа на решающих участках строительства. «Тысячников» сверх того следовало быстро обучить, перевести в более высокооплачиваемую тарифную категорию и как можно скорее предоставить им должности десятников и бригадиров. Наряду с этим им предоставлялось право организовывать на строительных объектах комсомольские ячейки и руководить ими. Многотиражка «Ударник Метростроя» и стенгазеты ежедневно должны были сообщать о работе «тысячников» и призывать молодежь равняться на лучших комсомольцев. Руководство Метростроя пообещало предоставить комсомольцам приличное жилье в виде собственных молодежных бараков и молодежных комнат в общих бараках. Указания об оснащении и культурном и политическом обслуживании комсомольских бараков косвенным образом позволяют судить о состоянии общих бараков Метростроя в то время[106].

Руководство Метростроя со своей стороны отреагировало на жалобы распоряжением использовать массу комсомольцев в качестве проходчиков (при закрытом способе) и землекопов (при открытом способе), заботиться об их быстром обучении и включить в каждую производственную группу по два комсомольца[107]. Комсомольцам был

---

[104] Выступление комсомольца Реброва (там же. Л. 1); выступление комсомольца Романова (там же. Л. 5); выступление комсомольца Гашимова (л. 7); выступление комсомольца Веселовского (л. 8); выступление комсомольца Самсонова (л. 12) и т. д. Ср.: Бюро МГК ВЛКСМ. Решение, 8 июня 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 53. Л. 9).

[105] Бюро МГК ВЛКСМ. Протокол 21, 25 мая 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 52. Л. 140).

[106] Бюро МГК ВЛКСМ. Постановление о работе комитета комсомола Метростроя, 8 июня 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 53. Л. 8–11). О состоянии бараков подр. см. Гл. III. 5.

[107] Заместитель начальника Метростроя Абакумов. Приказ 201, 1 июня 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 170. Л. 120).

предоставлен один из вновь отстроенных бараков, оснащенный всем необходимым инвентарем[108].

Несмотря на трудности, мобилизация вскоре обнаружила и положительные стороны. Та часть «тысячников», которая осталась на стройке, образовала твердое, высоко мотивированное ядро, в обескураживающе короткий срок овладела требуемой квалификацией и стала авангардом всего трудового коллектива. «Тысячники» вскоре поднялись до десятников и бригадиров и создали цепь комсомольских ячеек на строительных объектах. Ввиду таких благоприятных результатов механизм мобилизации был задействован в течение последующих месяцев еще несколько раз. Каганович в июле 1933 г. дал распоряжение районным комитетам партии откомандировать на строительство метро тысячу коммунистов и 500 избранных беспартийных рабочих с московских предприятий. Комсомолу дали приказ до конца месяца набрать дополнительно 1,5 тыс. чел.[109]

В ответ на это 15 июля 1933 г. Московский горком комсомола решил до 1 августа мобилизовать на строительство метро еще 2 тыс. чел.[110] Инструкция о проведении этой акции свидетельствует, что из ошибок научились извлекать уроки: во всех районах были образованы комиссии-«тройки» с участием представителя Метростроя. Все отобранные комсомольцы должны были сохранять свое прежнее жилье[111], чтобы Метрострою не нужно было предоставлять им новое. За первый месяц работы все мобилизованные должны были получить зарплату в размере не ниже прежней среднемесячной[112].

По поводу приема и размещения комсомольцев на Метрострое горком комсомола подготовил детальные директивы. Мобилизованных следовало распределить по твердым бригадам и группам и не допускать, как обычно делалось в отношении «тысячников», их постоянного перемещения. Группами и бригадами должны руководить комсомольцы, которые сравнительно давно работают на стройке.

---

108 То же. Приказ 242, 21 июня 1933 г. (там же. Л. 167).

109 Протокол совещания у Кагановича, 11 июля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 45. Л. 51); Секретариат МГК ВКП(б). Постановление, 22 июля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 3. Д. 32. Л. 87).

110 Бюро МГК ВЛКСМ. Протокол 25, 15 июля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 53. Л. 26). Полетаев неверно датирует решение 21 июля 1933 г. (Полетаев 1953. С. 24).

111 Многие рабочие проживали в бараках и домах, принадлежавших предприятию, на котором работали, и со сменой места работы должны были освободить и ведомственное жилище.

112 Бюро МГК ВЛКСМ. Решение, 15 июля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 53. Л. 31–33).

Результаты выполнения плана должны быть вывешены на виду, на каждом строительном объекте следует оборудовать раздевалки, умывальни и сушильни, а также душевые. Контрольные бригады обязаны наблюдать за состоянием столовых и буфетов. При каждой смене должен находиться «культорг», который по праздникам совершает с рабочими походы в кино, театр или парк. На шахтах следует создать кружки художественной самодеятельности[113].

Руководство Метростроя на этот раз также подготовилось, чтобы устройство молодежи проходило без задержек, и она была снабжена всем необходимым. Комсомольцев теперь предполагалось использовать не на вспомогательных работах, а только в качестве проходчиков, плотников, механиков и землекопов[114]. Начальники строительных участков между тем на опыте «тысячников» научились ценить потенциал комсомольцев.

Мобилизацию поддерживали с помощью многообразных пропагандистских акций. В Парке культуры и отдыха им. Горького состоялся митинг с участием 20 тыс. чел., парк был буквально превращен в городок Метростроя: повсюду были расставлены витрины, в которых показывался ход работ, помещены были портреты лучших ударников и проекты будущих станций. «Тысячники» теперь отправились на предприятия и агитировали за мобилизацию «двухтысячников»[115].

Включение в работу стройки «двухтысячников» благодаря осмотрительной подготовке прошло сравнительно гладко. Тем не менее плановый рубеж вновь не был достигнут: в конце августа 1933 г., т. е. спустя 4 недели после назначенного срока, к работе на строительстве метро приступили только первые 470 комсомольцев. Мобилизовано было гораздо больше, но их отправка задержалась из-за проходившей в то же время чистки партийных и комсомольских организаций. Подобным же образом проходила мобилизация райкомами партии тысячи коммунистов и 500 беспартийных рабочих. До конца августа из этой партии на Метрострое появились первые 500 чел.[116] Среди них находились не только рабочие, но и партийные функционеры предприятий и районов, которые теперь стали руководить партячейками

---

113 Бюро МГК ВЛКСМ. Решение, 5 августа 1933 г. (там же. Л. 39–42).

114 Абакумов. Приказ 291, 21 мая 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 45. Л. 134).

115 Стенограмма беседы с секретарем комсомола Роговым, шахта 12 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 318. Л. 306); то же с комсомольцем Глуховым, шахта 22 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 311. Л. 57).

116 Редакция «Ударника Метростроя». Информационный бюллетень, 26 августа 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 60. Л. 5).

на Метрострое[117]. До конца года в рамках кампании по мобилизации на строительство метро было привлечено 938 членов партии и 201 беспартийный[118].

23 августа 1933 г. московский комсомол объявил об установлении шефства над строительством и решил до 1 октября 1933 г. послать на Метрострой 10 тыс. чел., из них по меньшей мере 2 тыс. женщин[119]. Методы мобилизации были те же, что и в отношении «двухтысячников». Чтобы молодежь могла продолжить начатую ранее учебу, при Метрострое был учрежден филиал рабочего факультета (рабфак). Московская организация комсомола в рамках договора о шефской помощи заботилась об улучшении условий жизни метростроевцев, контролировала работу столовых и буфетов, командировала активистов для организации культурного досуга в форме хоровых, театральных и музыкальных кружков. 30 освобожденных комсомольских секретарей московских предприятий были посланы на шахты и дистанции для руководства ячейками комсомола на Метрострое. 50 пропагандистов вели политзанятия в бараках[120]. В начале сентября секретарь Московского горкома комсомола Александр («Саша») Шаширин был одновременно назначен секретарем комсомольской организации Метростроя[121].

Заявленная задача мобилизовать 10 тыс. комсомольцев к началу октября 1933 г. не была выполнена. Как и в предыдущие месяцы, директора ряда предприятий категорически отказывались отпустить добровольцев на строительство метро или откомандировывали таких рабочих, которых не было жалко потерять: моложе 15 лет или ожидающих призыва в Красную армию[122]. В других случаях представителям комсомола запрещали доступ на заводскую территорию или грозили мобилизованным, что им не будет выдана последняя зарплата. Некоторые директора не давали себя запугать тем, что их имена будут опу-

---

117 Стенограмма беседы с коммунистом Титовым, шахта 18 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 321. Л. 17).

118 Доклад отдела кадров МГК ВКП(б) на 4-й Московской областной и 3-й городской партконференции, 16–24 января 1934 г. // Материалы к отчету МГК ВКП(б) IV областной и III городской партконференции. М., 1934. С. 82.

119 Бюро МК ВЛКСМ. Протокол 27, 23 августа 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 53. Л. 48–49).

120 МГК ВЛКСМ. Мероприятия в связи с шефством над Метростроем, 26 августа 1933 г. (там же. Л. 55–57).

121 Бюро МГК ВЛКСМ. Протокол 28, 4 сентября 1933 г. (там же. Л. 60).

122 Стратегию директоров заводов и бессилие комсомола противостоять ей описал Вольф (Wolf. 1994. P. 129–131) на материале газеты «Комсомольская правда» за сентябрь–октябрь 1933 г.

бликованы в «Комсомольской правде». «Вы можете спокойно публиковать мою фотографию, людей я вам не дам», – отвечал на угрозы агитаторов один из директоров. Не действовало и пояснение, что за этой акцией стоит Каганович, равно как и угроза подключить партийную контрольную комиссию. Московский комитет партии оставался бездеятелен, и его орган газета «Рабочая Москва» не раз сообщал о подобных происшествиях. Партийные секретари ряда предприятий также ставили интересы своих фабрик выше интересов мобилизационной кампании. Когда один такой секретарь узнал, что треть трудового коллектива его завода зарегистрировалась для мобилизации, он назвал эту акцию «дезорганизацией» и «хулиганством» и посадил секретаря комсомольской организации под домашний арест.

Хотя мобилизация шла с трудом, в середине сентября было решено прекратить вербовку женщин[123]. Предположительно, это пожелание исходило от руководства Метростроя[124]. Для того чтобы никто не отказывался от мобилизации по финансовым мотивам, было решено всем, кто на прежнем месте работы получал больше, чем на Метрострое, доплачивать разницу со средним заработком[125]. В «Комсомольской правде» комсомольцы-метростроевцы красочно описывали преимущества работы на Метрострое: здесь можно заработать вдвое больше, чем где-либо, хорошее питание, жилища чистые и теплые[126]. Уже работающие на Метрострое комсомольцы установили контакт с райкомами и заботились о приеме и устройстве на работу «десятитысячников»[127].

Несмотря на все эти усилия, добровольцев объявилось недостаточно, а значительная часть тех, кто заступил на работу в Метрострое, вскоре опять улетучилась. Некоторых напугал слух, что кессонная работа приводит к импотенции[128]. Многие были недовольны тем, что хотели работать под землей, а их использовали на других работах, на

123 МГК ВЛКСМ. Протокол 28, 11 сентября 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 70. Л. 1–2).

124 В конце декабря 1933 г., когда мобилизация достигла своего предела, а цель все еще не была достигнута, районам было разрешено выдвигать 10 % женщин и 10 % беспартийных (Бюро МГК ВЛКСМ. Протокол 37, 25 декабря 1933 г. // ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 53. Л. 143).

125 Редакция «Ударника Метростроя». Бюллетень № 6, 17 сентября 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 60. Л. 28).

126 Комсомольская правда. 28 авг. 1933. С. 1. Цит. по: Wolf. 1994. P. 123.

127 Редакция «Ударника Метростроя». Бюллетень № 2, 1 сентября 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 60. Л. 8).

128 Стенограмма беседы с комсомольцем Котель, кессонная группа, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 24).

их взгляд, малоценных и не соответствовавших героическому образу метростроевца, сложившемуся под влиянием пропаганды[129].

В октябре 1933 г. руководство комсомола Москвы подвергло суровой критике районы, поскольку те недостаточно серьезно отнеслись к вербовке и недооценили трудности. Секретарям райкомов комсомола пригрозили жесткими санкциями. Для увеличения числа мобилизованных 500 студентов рабфака[130] и целые комсомольские организации предприятий вместе со своими секретарями были откомандированы на строительство метро[131]. В конце октября акция была молчаливо прикрыта. После 22 октября пресса больше не упоминала о мобилизации, хотя ее цель в широком плане не была достигнута[132].

К 29 октября 1933 г. удалось отправить на Метрострой вместо требуемых 10 тыс. чел. всего 7223, из них 1313 женщин (18 %). Фактически приступили к работе только 5860 чел.[133] Всего за три мобилизационных волны 1933 г. вместо намеченных 13 тыс. чел. смогли привлечь к строительству метро немногим более половины, а именно 7443 комсомольца[134]. Из этой цифры следует еще вычесть не поддающееся точному учету число тех, кто покинул стройку вскоре после поступления на работу[135].

В декабре 1933 г. мобилизация была возобновлена. Теперь было принято решение послать на строительство метро 4 тыс. комсомольцев[136], т. е. фактически недостающее до 10 тыс. чел. количество. Кроме того, теперь подключился и Московский комитет партии. В постановлении от 29 декабря 1933 г., тщательно подготовленном Кагановичем, предусматривалось совместно с профсоюзами и комсомолом в тече-

---

[129] То же с комсомольцами Карпухиным и Абрамовым, кессонная группа, 26 августа 1934 г. (там же. Л. 46–47).

[130] Бюро МГК ВЛКСМ. Протокол 30, 2 октября 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 53. Л. 80–81).

[131] Стенограмма беседы с комсомольцем Полежаевым, шахта 10–11, 14 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 318. Л. 108).

[132] Wolf. 1994. P. 132.

[133] Метрострой. Обзор хода мобилизации комсомольцев на Метрострой, 29 октября 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 110. Л. 1). См. также: Wolf. 1994. P. 121.

[134] Доклад отдела кадров МГК ВКП(б) на 4-й Московской областной и 3-й городской партконференции, 16–24 января 1934 г. // Материалы к отчету 1934. С. 82.

[135] Положение на Метрострое было еще относительно благоприятным по сравнению с другими стройками: из сотен комсомольцев, мобилизованных на строительство Магнитки, к работе приступили только 20 (Kotkin. 1995. P. 74–75), из 12 тыс., командированных на строительство Сталинградского тракторного завода, – всего 2262 (Kuromiya. 1988. P. 208). См. также: Wolf. 1994. P. 121.

[136] Объединенное бюро МК и МГК ВЛКСМ. Протокол 7, 13 декабря 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 634. Оп. 1. Д. 308. Л. 49).

ние января–февраля 1934 г. послать на строительство метро 20 тыс. рабочих московских предприятий, образовав особую комиссию[137].

8 января 1934 г. комиссия определила, что комсомол должен мобилизовать 10,8 тыс. членов: 5,8 тыс. в январе, из них 3,8 тыс. недобранных в ходе мобилизации «4 тысяч», т. е. собственно «десятитысячников», и 5 тыс. чел. в феврале. Профсоюзы обязывались отправить на Метрострой 7 тыс. рабочих в январе и 8 тыс. в феврале. Из них 10 % должны были быть членами партии. Абакумов, состоявший членом комиссии, считал приемлемой долю женщин в пределах 30 %[138]. Всего в течение двух месяцев предстояло мобилизовать 25,8 тыс. рабочих, точнее 22 тыс., за вычетом пополнения «десятитысячников».

План января удивительным образом был выполнен. Профсоюзы послали 7805 рабочих, из которых 7177 чел. (25 % женщин, 10 % коммунистов, 14 % комсомольцев) в конце месяца продолжали работать на стройке[139]. Через несколько недель их число сократилось до 6949 чел.[140] Комсомолу удалось привлечь 5748 рабочих, хотя не вполне ясно, сколько именно из них были членами комсомола и сколько остались работать на Метрострое на относительно долгое время[141].

О дальнейшем ходе акции источники содержат лишь отрывочные сведения. Комсомол занимался мобилизацией до мая 1934 г. Срок мобилизации «1 тысячи» 27 апреля 1934 г. был продлен до 10 мая[142]. Отсюда можно заключить, что из февральского контингента в 5 тыс. чел. в апреле еще была недобрана 1 тыс., т. е. всего с февраля по май 1934 г. через комсомол на Метрострой пришло от 4 тыс. до 5 тыс. рабочих. Насколько профсоюзам удалось поставить свой февральский контингент в 8 тыс. чел., по имеющимся источникам нельзя ответить однозначно. Официальная версия гласит об успешной мобилизации в начале 1934 г. 23 тыс. рабочих[143]. Ту же цифру привел в одном интервью начальник планового и контрольного отдела Метростроя[144].

---

137 МК и МГК ВКП(б). Областной и городской исполнительный комитет. Постановление, 29 декабря 1933 г. // Метрострой. 1933. № 1–12. С. 12.

138 Комиссия МК ВКП(б) по отбору рабочей силы на Метрострой в январе и феврале 1934 г. Протокол, 8 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 9. Д. 20. Л. 1).

139 МГСПС. Обобщающий отчет о мобилизации рабочих на Метрострой, 31 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 9. Д. 20. Л. 6).

140 МГСПС Отчет о вербовке рабочих московских предприятий на Метрострой, б/д [февраль 1934 г.] (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 8. Д. 36. Л. 76).

141 Бюро МГК ВЛКСМ. Протокол 39, 3 февраля 1934 (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 77. Л. 8).

142 То же. Протокол 41а, 27 апреля 1934 г. (там же. Л. 37–38).

143 Московский Совет. 1934. С. 69.

144 Стенограмма беседы с главным инженером Химухиным (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 42–43).

Поставленный партией главный инспектор по качеству работ Климов и уполномоченный по кадровым вопросам Кузнецов говорили о 20 тыс. мобилизованных профсоюзами, причем Кузнецов подсчитал и общий контингент мобилизованных комсомолом в размере 15 тыс. чел. (1 + 2 + 10 + 2 тыс.)[145]. Проведенный в начале 1935 г. подсчет, основанный на отчетных материалах отделов кадров шахт и дистанций, дал цифру около 18,8 тыс. рабочих, которые в 1934 г. поступили на Метрострой в ходе мобилизации[146].

Учитывая трудности с мобилизацией летом и осенью 1933 г., столь высокая цифра вызывает удивление. Успех акции базировался, во-первых, на том, что в 1934 г. выбор был более широким, так как не ограничивался комсомольцами. Уже при формулировании задачи в феврале 1934 г. среди всего контингента, завербованного комсомолом, насчитывалось не более 50 % членов этой молодежной организации[147]. В составленном в середине июня 1934 г. обзоре партийной организации Метростроя количество комсомольцев на стройке определялось цифрой около 9 тыс. чел.[148] Из этого можно сделать вывод, что мобилизованные комсомолом рабочие по преимуществу не были комсомольцами, иначе число комсомольцев на стройке было бы гораздо выше. Другая причина относительного успеха мобилизации заключается в том, что в 1934 г. за этой акцией стоял авторитет Кагановича, который в конфликте с директорами заводов оказывался гораздо более весом, чем у комсомольских лидеров. Постановление от 29 декабря 1933 г. широко публиковалось в прессе и зачитывалось во всех партячейках.

Тем не менее и мобилизация 1934 г. протекала не без осложнений. Один из участников акции вспоминал, что, как и прежде, вербовщики должны были преодолевать сопротивление фабричного начальства и с трудом находили добровольцев, так как из-за плохих условий жизни на Метрострое заводские рабочие не горели желанием туда отправляться[149]. Предприятия и на этот раз посылали предпочтительно

---

145 То же с инженером Климовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 16); то же с Кузнецовым, 20 ноября 1934 г. (там же. Л. 49).

146 Годовые отчеты отделов кадров шахт и дистанций Метростроя [начало 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 1–80; Д. 226. Л. 1–90).

147 Бюро МГК ВЛКСМ. Протокол 39, 3 февраля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 77. Л. 8).

148 Бюро МГК ВКП(б). Приложение к протоколу 8, 14 июня 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 15. Л. 17–20).

149 Стенограмма беседы с неназванным комсомольцем, шахта 31–32, 17 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 87).

больных, инвалидов, физически слабых мужчин и женщин[150] или вообще отказывались отпускать рабочих. Ряд фабричных директоров и партийных секретарей приходилось даже вызывать в райком партии, чтобы они пошли на уступки[151].

Многие мобилизованные получали справку у врача, что не могут больше трудиться на подземных работах, и снова уходили со стройки[152]. Отток был велик, к тому же слишком мало заботились о вновь прибывших[153]. Строительные объекты были плохо подготовлены к наплыву столь громадной массы рабочих, не хватало спецодежды, инструмента, мест в столовых и продовольствия. В итоге часть мобилизованных на ряде шахт отказалась работать. Не заступили на рабочее место на шахте 44–46 – 10 рабочих из 318, на шахте 38–40 – 6 из 337, на шахте 30–32 – 4 из 290. На шахте 47–48 ввиду отказа от работы и неявки на рабочее место 85 мобилизованных были уволены[154].

Эти данные позволяют заключить, что мобилизация 1934 г. носила качественно иной характер по сравнению с 1933 г. Если в 1933 г. речь шла о создании на стройке твердого ядра коммунистов и комсомольцев, то теперь на передний план вышел вопрос о постоянном расширении состава рабочих, чтобы до ноября 1934 г. завершить строительство. Прежде всего недовольство рабочего коллектива вызывала высокая доля женщин, с которой приходилось мириться: «Куда дают таких девчонок, нам предстоит исключительно тяжелая работа, с которой старым горнякам-землекопам трудно справиться, а нам сюда присылают этих девчушек в шелковых платьях. Это не подбор рабсилы, а насмешка», – приводил высказывания рабочих, услышанные на стройке, главный инженер[155]. Инженер Климов, уполно-

---

[150] Комсомольская правда. 14 марта 1934. № 62. С. 3 (карикатура); стенограмма совещания у Кагановича, 25–26 февраля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 202. Л. 25); стенограмма беседы с рабочим Ушарсоном, шахта 31–32, 17 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 90).

[151] Стенограмма беседы с главным инженером Химухиным (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 43); то же с рабочим Ушарсоном, шахта 31–32 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 91); то же с партийным секретарем Рыбаковым, шахта 31–32 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 64).

[152] Стенограмма совещания у Кагановича, 25–26 февраля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 202. Л. 25).

[153] Протокол совещания у Кагановича, 25–26 февраля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 202. Л. 23), а также ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 124. Л. 4–5; ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 9. Л. 10–13.

[154] МГСПС Отчет о вербовке рабочих московских предприятий на Метрострой, б/д [февраль 1934 г.] (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 8. Д. 36. Л. 76–78).

[155] Стенограмма беседы с главным инженером Химухиным (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 44).

моченный Московского горкома партии по контролю за качеством строительства на Метрострое, полагал, что 10 тыс. мобилизованных в 1934 г. стоили в эквиваленте всего 5 тыс. «настоящих» рабочих. Они смогли пройти подготовку только на ускоренных курсах и стали хорошими специалистами не ранее осени 1934 г. Свою критику Климов направлял и на комсомольцев: «К нам пришли на стройку для работы проходчиками и бетонщиками такие квалификации, как чулочники, вязальщики, мыловары, кожевники и разнообразные профессии, а также большой процент женщин. Из них есть очень хорошие общественные инспектора, которые по ночам беспокоят, спать не дают. Это многотысячный коллектив, но рабочих надо было предварительно обучить в условиях самой работы»[156].

Как уже упоминалось, среди москвичей было распространено представление, что на строительстве метро в крупном масштабе применялся труд заключенных[157]. Подобные утверждения содержатся и в некоторых исторических трудах[158]. Указания источников по этому поводу различны: на каменоломнях и гравийных карьерах Метростроя под Москвой время от времени действительно использовался по преимуществу труд заключенных и мелких преступников-рецидивистов[159]. В самой же Москве отказывались от сколько-нибудь заметного применения принудительного труда, поскольку тот никак не соответствовал созданному пропагандой образу элитарной стройки энтузиастов, служившему приманкой для иностранных гостей. Здесь трудились исключительно бывшие заключенные с Беломорско-Балтийского канала, которые были освобождены после окончания сооружения канала в 1933 г. и осели на Метрострое, а также специа-

---

[156] То же с инж. Климовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 12, 16). Об общественных инспекторах см. Гл. VI. 5 и Гл. VI. 7.

[157] То же с комсомольским секретарем 3-й дистанции Ширяевым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 164); ср.: Стенограмма вечера воспоминаний на шахте 31–32, 17 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 91).

[158] Хоффман, например, (Hoffman. 1994. P. 52) пишет об этом со ссылкой на один документ Моссовета, но здесь речь идет о недоразумении. Имеющийся в виду документ представляет собой отчет руководителя метро Петриковского от 14 мая 1936 г. о первом эксплуатационном годе. При этом он отмечает, что квалифицированный служебный персонал метро набирался из промышленности, транспорта и органов НКВД, т. е. отчет не касается периода строительства метро, и упомянутые в нем личности были не заключенными, а сотрудниками НКВД (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 5. Д. 246. Л. 2). Конкест (Conquest. 1991. P. 190) ссылается на мемуары испанского генерала, который вместе с тысячами других заключенных работал на строительстве метро, однако имеется в виду не первая очередь метрополитена, а 1941 г. (см.: Gonzales. 1951. S. 56).

[159] Сергей Ветлугин. Московский метрополитен строит весь Советский Союз (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 387. Л. 89); стенограмма беседы с начальником каменоломного хозяйства Гордоном, 16 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 72).

листы, осужденные как «вредители», но теперь понадобившиеся как носители технических знаний[160]. Ярко выраженной стройкой с применением принудительного труда метрополитен стал в последующие годы. После Второй мировой войны на строительстве метро в Москве пришлось потрудиться и немецким военнопленным[161].

3. Динамика трудового состава. 1931–1935 гг.

Состав рабочей силы Метростроя развивался в зависимости от предстоявших работ, наличия жилищного фонда и возможностей трудоустройства рабочих. Цифры занятых на стройке рабочих, привлеченных в результате описанной выше вербовки, путем найма «с улицы» или в ходе мобилизаций, нельзя механически суммировать, так как имела место значительная текучесть рабочей силы. В течение 1931–1935 гг. на Метрострой было принято во много раз больше рабочих, чем когда-либо одновременно трудилось на стройке.

В первые месяцы штат предприятия состоял почти исключительно из административного и технического персонала. На 1 декабря 1931 г. на Метрострое числилось всего 262 сотрудника, из них 56 инженеров и 35 техников. Остальные являлись конторскими и вспомогательными служащими, рабочих было совсем немного[162]. Только с началом работ на экспериментальном участке в конце 1931 г. было принято больше рабочих. До середины 1933 г. число занятых на Метрострое росло постоянно, но медленно, причем управленческий аппарат был непропорционально раздут по сравнению с числом рабочих. В течение 1933 г. под давлением контрольных органов штаты административного аппарата были сокращены на треть[163]. Число инженеров и техников постоянно повышалось, но теперь, после изменения в первой половине 1933 г. структуры рабочей силы, стремительно выросло число рабочих, за счет чего выровнялась диспропорция между руководящим составом и рабочими. С четвертого квартала 1934 г. и до начала 1935 г. рабочие составляли от 74 до 80 % всех занятых на строительстве. До третьего же квартала 1933 г. эти цифры не превышали

---

[160] Стенограмма беседы с помощником начальника Метростроя по кадровым вопросам Кузнецовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 66).

[161] Urban T. Bettlerasyl im Prunkreich der Unterwelt. Die Moskauer Metro. Lenins Parfüm – eine schwindende Duftnote // Süddeutsche Zeitung. 11.2.1993. Цит. по: Kucher. 1995. S. 44.

[162] Метрострой. Штатный состав на 1 декабря 1931 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 8. Л. 9–11).

[163] Ротерт – заместителю председателя Моссовета Хвесину, 21 апреля 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 152. Л. 22).

55–68 %. Впечатляющий прирост численности рабочих отмечается с января по май 1934 г. Своего пика он достиг в мае 1934 г., когда число рабочих составило ровно 76 тыс. чел. В начале 1934 г. планировали поднять к маю численность рабочих даже до 94 тыс.[164]

Таблица 11

Рабочая сила Метростроя, 1932–1935 гг.[165]

Дата	Рабочие	% к итогу	ИТР	% к итогу	Всего занято
1 квартал 1932	1.328	55,6	169	7,1	2.389
2 квартал 1932	3.106	67,9	(330)	7,2	4.574
3 квартал 1932	4.333	63,6	(460)	6,8	6.809
4 квартал 1932	(5.200)	60,5	(635)	7,4	(8.600)
1 квартал 1933	5.734	63,4	727	8,0	9.038
2 квартал 1933	8.499	64,7	848	6,5	13.141
3 квартал 1933	14.893	68,0	1.762	8,0	21.907
4 квартал 1933	25.326	77,1	2.195	6,7	32.848
1.1. 1934	27.410	74,2	2.609	7,1	36.922
1.2. 1934	38.434	78,6	3.100	6,3	48.897
1.3. 1934	49.130	80,5	3.855	6,3	61.062
1.4. 1934	54.638	79,9	4.449	6,5	68.421
1.5. 1934	60.302	79,7	4.756	6,3	75.639
1.6. 1934	56.724	80,0	4.319	6,1	70.936
1.7. 1934	53.788	78,7	4.539	6,6	68.347
1.8. 1934	51.776	77,6	4.766	7,1	66.750
1.9. 1934	51.475	76,0	5.080	7,5	67.719
1.10. 1934	51.459	76,5	4.859	7,2	67.294
1.11. 1934	49.933	74,9	4.979	7,5	66.709
1.12. 1934	49.178	75,0	4.856	7,4	65. 605
1.1. 1935	48.056	74,3	5.038	7,8	64.668
1.2. 1935	47.737	74,4	4.668	7,3	64.154

164 Абакумов – Хрущеву, б/д [начало 1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 152. Л. 29).

165 Метрострой. Штатный состав на 1 декабря 1931 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 8. Л. 9–11). Конъюнктурные отчеты Метростроя с января по август 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 11–12, 39, 45, 63, 65, 82, 101, 104; Д. 163. Л. 9, 17, 43–46). Конъюнктурный отчет с января по октябрь 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 395. Л. 209). Ротерт, Абакумов, Старостин, Шелюбский. Краткое техническое описание первой очереди метро, 16 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 16. Л. 50 – данные за 1933–1935 гг.). Квартальные данные 1932 г. приведены по состоянию на центральный месяц квартала. Недостающие данные оценены с помощью графика (см. рис. 22) и взяты в скобки.

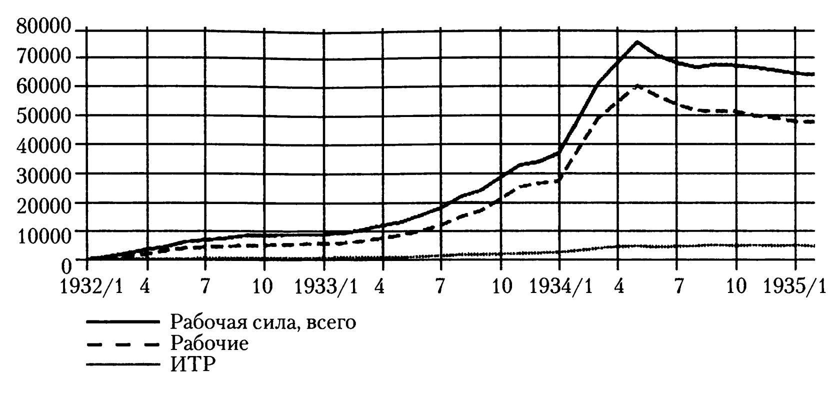


Рис. 22. Рабочая сила Метростроя, 1931–1935 гг.

В табл. 12 приведены сведения на 1 июня 1934 г. о распределении занятых на Метрострое по специальностям и областям использования[166].

Таблица 12

Штатное расписание Метростроя на 12 июня 1934 г.[167]

Строительный объект	Рабочие	Категории занятых			Итого
		ИТР	прочие служащие	вспомогательный персонал	
Шахты 7–29 (Мясницкий радиус)	16. 194	1. 030	659	874	18. 757
Кессонная контора	1. 359	100	33	125	1. 617
Всего на строительстве закрытым способом	17. 553	1. 130	692	999	20. 374
Дистанции 1–8 (открытый способ строительства на Мясницком и Фрунзенском радиусах)	13. 576	811	509	691	15. 587
Шахты 30–51 (траншейный способ на Арбатском радиусе)	7. 391	468	306	324	8. 439

166 Метрострой. Статистический обзор занятых, март–ноябрь 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 223. Д. 1–25). На 1 мая 1934 г., когда имел место наибольший наплыв рабочей силы, подобная классификация в источниках отсутствует.

167 Там же. Общий итог несколько отличается от данных табл. 11, поскольку там не учтены договорные рабочие (170 чел.) и медицинский персонал (676 чел.).

Окончание табл.

Строительный объект	Рабочие	Категории занятых			Итого
		ИТР	прочие служащие	вспомогательный персонал	
Специальные работы	3. 026	329	163	179	3. 767
Тоннельные работы всего	41. 546	2. 808	1. 670	2. 193	48. 217
Прочие строительные работы	3. 707	166	206	218	4. 297
Проектирование, руководство, служба	6. 082	1. 036	2. 198	1. 262	10. 583
Приданные предприятия	5. 889	309	394	419	6. 511
Метрострой всего	56. 724	4. 319	4. 468	4. 097	69. 608
Прочие (фабричные школы, строительные училища, договорные рабочие, медицинский персонал)	1. 275	658	126	116	2. 174
Всего занятых на строительстве метро (%)	57. 999 (80,8 %)	4. 977 (6,9 %)	4. 594 (6,4 %)	4. 213 (5,9 %)	71. 782 (100 %)

4. Текучесть рабочей силы и закон о паспортах

Отличительной чертой первых пятилетних планов была высокая текучесть рабочей силы на производстве и в строительстве, которая усилилась в 1929 г., в 1930 г. достигла своего пика и в последующие несколько лет продолжала держаться на высоком уровне. По отношению к числу рабочих в середине года в крупной промышленности в 1930 г. число уволившихся составило 152,4 %, а вновь принятых на работу – 176,4 %[168]. Особо высокая текучесть наблюдалась в каменноугольной промышленности (в 1930 г.: 282,6 % уволившихся), железорудной (293 %) и пищевой (294 %). Советский промышленный рабочий в течение 1929–1932 гг. в среднем пять раз менял место работы[169].

[168] Schroeder. 1988. S. 293.
[169] Idem. S. 294.

Партия характеризовала бывших крестьян как не склонных подолгу оставаться на одном рабочем месте и заявляла о недостатке пролетарского сознания и мелкобуржуазных настроениях. Но текучесть была свойственна именно рабочим старших возрастов и базировалась на реальных производственных отношениях. Частую смену места работы следует воспринимать как средство успешного противодействия системе, объявляющей стачку преступлением и лишающей профсоюзы их основной функции поиска для рабочих лучших условий труда, дополнительных бытовых удобств или более высокой оплаты[170]. В условиях хронического дефицита рабочей силы люди почти всегда могли рассчитывать на то, что подыщут новую работу[171]. Этот образ действий в годы форсированной индустриализации был усугублен обострением жилищного кризиса, ухудшением положения со снабжением продовольствием и потребительскими товарами, а также кардинальными отличиями в уровне зарплаты на отдельных предприятиях[172].

На стройках, которые служили промежуточными станциями для миллионов крестьянских мигрантов на пути из деревни к фабрике, текучесть кадров носила выраженный сезонный характер, который зависел не только от временной конъюнктуры строительного дела, но и определялся связью рабочих с деревней. Профсоюзная статистика 1932–1934 гг. наглядно демонстрирует, как весьма высокий показатель увольнений по этой отрасли (1932 г.: 306 % в год, 1933: 292 %, 1934: 231 %) распределяется по отдельным отраслям (см. рис. 23): наибольшее число увольнений приходится не только на декабрь–январь, что было обычной практикой в строительстве, но и на июнь–август, т. е. на разгар строительного сезона. Это означает, что рабочие отправлялись на уборку урожая в свои села, чтобы затем (обратный приток заметен с сентября) возвратиться на стройку, хотя за 1932–1934 гг. эта тенденция заметно ослабла. Увольнения в ноябре–декабре теперь на треть происходили за счет сокращения рабочих мест или из-за окончания работ[173].

В московской промышленности среднегодовой показатель текучести до первой пятилетки составлял менее 20 % в год, в 1929 г. – 50 %, 1930 г. – 150 % и затем слегка снизился до 100 % в 1934 г. и до 90 % в 1936 г. В строительной промышленности Москвы в начале 1930-х гг.

---

170 Straus. 1991. P. 207.

171 См.: Hoffmann. 1994. P. 208.

172 Schroeder. 1988. S. 295–297.

173 Труд в СССР за 1934 год. С. 197.

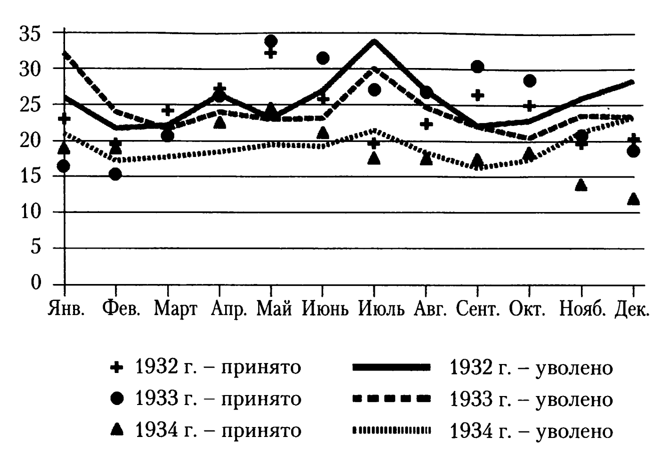


Рис. 23. Прием и увольнение строительных рабочих за 1932–1934 гг. в % к среднему числу занятых[174].

этот показатель вырос до 300 %, т. е. статистически трудовой коллектив одной стройки за год обновлялся трижды[175]. Впрочем, статистики Госплана свидетельствовали, что три четверти промышленных рабочих относительно постоянно трудились на одном месте. Большую часть текучести обеспечивали рабочие оставшейся четверти, которые четырежды в год или еще чаще меняли место работы[176].

Высокий уровень текучести рабочей силы сам по себе, впрочем, не является специфической чертой сталинизма, но проявляется и в капиталистическом хозяйстве, когда не хватает рабочей силы и у рабочих нет или почти нет возможности отстаивать свои интересы с помощью профсоюзов. Так, на заводах Форда в Детройте в 1913 г. текучесть рабочей силы достигала 370 %[177]. Когда в годы Второй мировой войны американские профсоюзы кооперировались с работодателями и одновременно, благодаря производству вооружений исчезла безработица, показатель текучести рабочей силы вырос с 39 % в 1939 г. до 87 % в 1943 г. Аналогичная картина наблюдалась в национал-социалистической Германии, где в 1936–1939 гг. рост производства вооружений породил нехватку рабочей силы, и текучесть ее выросла на 100 %. Одновременно на предприятиях понизились дисциплина и

---

[174] Там же. С. 197; Труд в СССР за 1933 год. С. 73.

[175] Hoffmann. 1994. P. 207.

[176] Индустриализация СССР. 1971. Т. 3. С. 491; Вопросы труда. 1930. № 9. С. 17. Цит. по: Hoffmann. 1994. P. 207.

[177] Andrle. 1988. P. 88.

производительность труда, поскольку отсутствие представительства интересов рабочие компенсировали долгими перерывами, медленной работой и прогулами[178].

На Метрострое в первые годы текучесть рабочей силы была громадна. На 1 января 1932 г. на Метрострое было занято 176 рабочих. До 1 октября 1932 г. было принято еще 14359 чел. Но в тот же период Метрострой покинули 9215 рабочих (63,4 %). По отношению к среднему числу рабочих показатель текучести за 9 месяцев составил 346 %, или 38 % ежемесячно. Тем самым средняя продолжительность пребывания на стройке рабочего составляла 10 недель. На одного рабочего в среднем от момента трудоустройства и до увольнения приходилось лишь 43,5 рабочих дня[179].

В начале 1933 г. председатель Московской комиссии партийного контроля Филатов сообщал Кагановичу, что в 1932 г. на Метрострой прибыло 18585 рабочих, а 14305 сбежали со стройки или были уволены. На 31 декабря 1932 г. продолжали трудиться 5674 рабочих. Если учесть среднее число рабочих за год[180], то при 14305 покинувших стройку показатель текучести составит 520 %, или 43 % ежемесячно. Это соответствует 9 неделям средней продолжительности пребывания рабочего на стройке[181].

В 1933 г. положение не улучшилось. В январе 1933 г. ежемесячная текучесть рабочей силы на строительстве метро составила 31,6 %, в феврале – 24,2 %, в марте – 24,1 % и в апреле – 27,6 %. Если даже принять в расчет управленческий аппарат, эти цифры улучшатся лишь в малой степени[182]. Показатель текучести на Метрострое в эти месяцы

[178] Filtzer. Soviet Workers. 1986. P. 153–154; Mason. Labour. 1966. P. 112–141; Mason. Sozialpolitik. 1978. О стратегиях рабочих подр. см. Гл. IV. 3Б.

[179] Рассчитано по: Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за январь–октябрь 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 395. Л. 209).

[180] 5674 минус 176, разделенное на два.

[181] Филатов – Кагановичу, январь 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 679. Л. 115–116); Ударник Метростроя. № 52. 15 апр. 1933. С. 3 (в этом издании показатель текучести кадров, что было необычно, рассчитывался в отношении к числу завербованных, и отсюда выведен ее уровень примерно в 70 % в месяц). В ежемесячных отчетах, с 1932 г. представляемых Метростроем Моссовету, за отдельные месяцы приводились цифры текучести или по крайней мере количество принятых и уволенных. Эти цифры существенно ниже, чем обобщающие показатели за весь 1932 г.: в апреле 1932 г. Метрострой привел показатель текучести в пределах 30,9 %, в июне – 23,0, в июле – 34,4 %, в августе – 26,6 % (Конъюнктурный доклад Метростроя за апрель, июль, август 1932 г. // ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 82; Д. 163. Л. 9, 43).

[182] Уполномоченный МГКК РКИ по Метрострою Золотов. Отчет о работе Метростроя за первый квартал 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 682. Л. 68).

почти полностью соответствовал среднему показателю по строительным объектам Москвы[183].

С возрастанием числа занятых в процентном отношении текучесть кадров сократилась. Но абсолютные цифры оставались тревожными на протяжении всего 1933 г.: в октябре на Метрострой пришло 3000 рабочих, а уволилось 3300, в последние три месяца 1933 г. в целом пришло 14800 чел., а ушло 12700[184].

В 1934 г. ситуация несколько разрядилась. При численности рабочих в середине года примерно в 36,5 тыс. чел.[185] было зарегистрировано на шахтах и дистанциях около 62 тыс. приемов на работу и по меньшей мере 34513 уходов[186]. Эти цифры соответствуют показателю текучести в 95 % в год, или ежемесячно 7,9 %. Правда, эти цифры не сравнимы с данными 1932–1933 гг., так как осенью 1934 г., после окончания тоннельных работ, штат Метростроя был единовременно сокращен на 12 тыс. рабочих. Поэтому увольнения 1934 г. не в полной мере могут быть подведены под определение текучести. Среди инженерно-технического персонала и служащих текучесть кадров, впрочем, была весьма незначительна[187].

По второй половине 1935 г. – после завершения строительства первой очереди – имеется обширная статистика изменений штата персонала, на основе которой ежемесячная текучесть рабочей силы выводится в пределах 9,5 %. Приему на работу 23201 рабочего в ней противостоит увольнение 17370 чел.[188]

Причины ухода рабочих со стройки были многообразны: в 1932–1933 гг., до введения сдельной оплаты труда, многие были недовольны уровнем зарплаты, к тому же способ ее исчисления оставался рабочим

---

[183] Дацюк, Фарберов. 1933. С. 360. Ежемесячная текучесть кадров на московских строительных предприятиях в январе 1933 г. составляла 31,3 %, в феврале – 24,9 %, в марте – 25 %. По Метрострою Дацюк и Фарберов приводят несколько меньшие сведения. Однако данные МГКК РКИ представляются более надежными.

[184] Стенограмма I Партконференции Метростроя, 9 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 133. Л. 164).

[185] Подсчитано по данным табл. 11 с учетом увольнения около 27 % рабочих (см. табл. 12), которые были заняты не на шахтах и дистанциях, а в административном аппарате, на вспомогательных работах и т. д.

[186] Подсчитано по отчетам отделов кадров шахт и дистанций Метростроя за 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 1–80; Д. 226. Л. 1–90). При учете приемов и увольнений в расчет не приняты 11519 чел., переходивших внутри предприятия, с одного объекта Метростроя на другой.

[187] Отдел кадров шахты 12. Отчет о работе за 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 226. Л. 24).

[188] Метрострой. Плановый и контрольный отдел. Статистика по индикаторам за июнь–декабрь 1935 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 268. Л. 52).

непонятен[189]. Частые перебои в работе из-за организационных неурядиц и нехватки материалов негативно влияли на уровень зарплаты, которую иногда выплачивали с недельным опозданием[190]. Многих рабочих завербовали с помощью ложных обещаний, а на месте они обнаруживали далекие от ожидаемых условия труда и отдыха. Даже не избалованным советским гражданам нелегко было перенести условия жизни в бараках в 1932–1933 гг.[191] Профсоюзы поначалу мало заботились об улучшении условий жизни метростроевцев. Другой причиной в 1933 г. служила длительная процедура трудоустройства. Новопришедшие рабочие вынуждены были до 12 дней ожидать на улице, пока их оформят на работу, не имея в это время ни спального места, ни хлебной карточки[192].

Часть рабочих была вынуждена уволиться: с одной стороны, постоянно повторялась ситуация, когда центральный отдел найма и увольнения посылал на стройку рабочих, чьи специальности не требовались, и тех рассчитывали[193]. С другой стороны, значительная часть рабочих была уволена вследствие нарушений трудовой дисциплины или прогулов[194].

Политическая власть и руководство предприятия стремились справиться с избыточной мобильностью рабочей силы с помощью двойной стратегии: с одной стороны, издавались драконовские законы, чтобы ограничить передвижение людей. С другой же, старались заинтересовать рабочего остаться на своем предприятии: с помощью материальных стимулов, например за счет дифференциации заработной платы в духе «Шести условий» Сталина, или идеологических факторов (ударничество и социалистическое соревнование)[195].

И на строительстве метро следовали этим путем: руководство Метростроя и соответствующие партийные органы не раз указывали на необходимость улучшения условий жизни рабочих, чтобы сдер-

---

[189] Метрострой. Пояснения к статистике труда 4 участка, май 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 25. Л. 13); Уполномоченный МГКК РКИ по Метрострою Золотов. Отчет о работе Метростроя за первый квартал 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 682. Л. 69).

[190] Дацюк, Фарберов 1933. С. 360–361.

[191] Ударник Метростроя. 17 октября 1933. № 204. С. 1 (в газете главной причиной ухода рабочих с Метростроя названы плохие жилищные условия).

[192] ЦК профсоюза Желдоршоспортстроя. Отчет о культурной работе на 5 участке Метростроя, б/д [апрель 1933 г.].

[193] МГКК РКИ, Золотов. Отчет о работе Метростроя за первый квартал 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 682. Л. 69).

[194] Дацюк, Фарберов. 1933. С. 361. Об увольнениях по дисциплинарным мотивам см. Гл. IV. 3Б.

[195] Straus. 1991. P. 213–216.

жать текучесть кадров[196]. Введением прогрессивной сдельной оплаты стремились пробудить в рабочих материальный интерес, агитацией о значении Метростроя пытались добиться их идентификации с объектом строительства[197].

В марте 1934 г. руководство Метростроя вместе с комитетом профсоюзов испросило у Хрущева разрешение на проведение политической кампании по самообязательствам рабочих «ведущих профессий» остаться на стройке вплоть до ее завершения. Каждый, кто принимал на себя обязательство остаться до окончания первой очереди, получал в конце премию в размере 250–300 руб., которая выплачивалась деньгами или предоставлялась в виде путевки на курорт[198].

Кампания, если исходить из возложенных на нее ожиданий, наполовину удалась, но решающим образом не повлияла на уровень текучести рабсилы: обязательство остаться на стройке до 7 ноября 1934 г. дали 15 тыс. рабочих, из них свое обещание выполнил 8201 чел.[199]

Законы, с помощью которых режим пытался сдержать высокую текучесть кадров и неконтролируемый приток населения из деревни в город, не были проявлением эффективного контроля над населением в духе концепции тоталитаризма, а скорее импровизированной реакцией на проблему, реакцией, не ставшей постоянным инструментом[200]. Уже 6 сентября 1930 г. Совнарком РСФСР издал указ, в соответствии с которым одностороннее прекращение трудовых отношений работающим по найму впредь считалось «самовольным» уходом и расценивалось как нарушение трудовой дисциплины. Службы занятости обязывались составить особые перечни ищущих работу, кто самовольно ушел с предприятия или другим образом нарушил трудовую дисциплину, и к определенному сроку исключить их из списков получающих пособие по безработице[201].

Произошедший к тому времени поворот от безработицы к нехватке рабочей силы оставил этот декрет клочком бумаги, как и воз-

---

196 Совещание в руководстве Метростроя. Протокол 8, 9 февраля 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 50. Л. 18).

197 Собрание рабочих 3 смены третьего участка шахты 20. Протокол 1, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 327. Л. 208).

198 Абакумов – Хрущеву, 8 марта 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 152. Л. 28).

199 Абакумов – Булганину, 8 марта 1935 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 253. Л. 28). Судя по отчетам отделов кадров шахт и дистанций за 1934 г., обязательство приняли на себя около 13 тыс. рабочих, из которых около 9 тыс. сдержали слово (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 226. Л. 1–90). Кампания по приему обязательств (не особенно эффективная) прошла, например, и в Магнитогорске (Kotkin. 1995. P. 98).

200 Kotkin. 1995. P. 99.

201 Hackenberg. 1978. S. 21.

рождение в 1931 г. упраздненных революцией трудовых книжек, что примечательно, законодательно введенных в 1935 г. и в национал-социалистической Германии. В трудовой книжке наряду с родом и продолжительностью профессиональной деятельности и причиной увольнения фиксировались также социальное происхождение рабочего, возможные наказания и проступки. Книжку следовало сдавать при поступлении на новое место работы[202]. Но и эти меры не оказывали желаемого воздействия, поскольку на предприятиях, остро нуждавшихся в рабочей силе, не заботились о предъявлении оригинала трудовой книжки[203].

Зимой 1932/1933 г. положение обострилось, когда сотни тысяч людей, голодающих в результате проведения коллективизации, двинулись из села в города в надежде пережить здесь тяжелое время. В этих условиях перекочевка с одного места работы на другое была поиском не столько большего заработка, сколько достаточного пропитания[204]. Чтобы воспрепятствовать массовому переселению из деревни в город и постоянной смене рабочих мест, были введены по образцу царского периода внутренние паспорта[205]. С их помощью стремились привязать сельское население к колхозам, чтобы улучшить продовольственное снабжение и смягчить жилищный кризис в городах, обеспечив «социальную чистоту» городов и крупных строек.

Декретом правительства от 27 декабря 1932 г. все городские жители старше 16 лет и занятые на крупных стройках обязывались оформить паспорта во вновь созданных паспортных столах ОГПУ. Наличие паспорта являлось условием легального пребывания в городе или на строительном объекте. Сельские жители могли получить паспорт только при поступлении на работу, которая определенно предусматривала получение разрешения на пребывание в городе. Паспорт был действителен только в том случае, когда был снабжен штампом с разрешением на проживание и трудоустройство (прописка). Помимо прочего прописка регулировала снабжение продовольственными карточками. Города были разделены на две категории: открытые и закрытые. Закрытые города (Москва, Ленинград, Киев, Одесса и др. крупные центры) имели привилегированный статус с улучшенным

[202] Utley. 1947. P. 125–126.

[203] Schroeder. 1988. S. 313–314.

[204] См.: Bericht des lettischen Gesandten in Moskau. Anlage zum Bericht der Deutschen Botschaft Moskau an das Auswärtige Amt, 15.6.1933. PA AA, R 31961.

[205] Landwirtschaftlicher Sachverständiger bei der Deutschen Botschaft Moskau. Schiller, an das Auswärtige Amt. Bericht über die Hungersnot in der UdSSR, 18.9.1933. PA AA, R 31961.

снабжением, и получение разрешения на пребывание в них было связано с более жесткими критериями отбора, чем в других городах[206].

Закон о паспортах был дополнен распоряжениями, регулирующими прием и вербовку рабочих. Постановление Московской службы занятости от 25 февраля 1933 г. в качестве условия приема на работу определило наличие паспорта, прописки и трудовой книжки с записью причины увольнения с последнего места работы[207]. Постановление правительства от 17 марта 1933 г. усилило законодательный акт об отходничестве от 30 июня 1931 г. и утвердило в качестве единственного легального основания для ухода из колхоза договор, заключенный в рамках «оргнабора»[208].

Правительственным распоряжением от 15 декабря 1933 г. в отношении «упорных дезорганизаторов производства» предусматривалось лишение их на полгода права трудиться в промышленности и на транспорте. По разъяснению Наркомата труда от 18 января 1931 г., к таким нарушителям относились рабочие, которые оставляли свои рабочие места, не дождавшись срока окончания договора, или те, кто в течение 12 месяцев неоднократно по своей воле менял место работы[209].

В Москве и ее окрестностях в радиусе 100 км жители должны были зарегистрироваться до 15 апреля 1933 г. В 1932 г. население города выросло с 3135 до 3663 тыс. чел. Цель выдачи паспортов заключалась в сокращении до конца года населения Москвы до 3,3 млн чел. Цель эта отчасти была достигнута: к июлю 1932 г. численность москвичей сократилась на 246 тыс. чел. Правда, к 1 января 1934 г. население снова выросло до 3613 тыс. чел., но при беспрепятственном продолжении роста в динамике прошлых лет оно достигло бы 4,2 млн чел.[210]

Паспорт не выдавался лицам, которые а) не занимались «общественно полезным трудом» или б) в качестве кулаков, раскулаченных, осужденных судом или другим образом были объявлены лишенными гражданских прав и в) прибыли в Москву после 1 января 1931 г. и не работали или заведомо являлись «летунами» и «дезорганизаторами производства»[211]. Чтобы выследить этих людей, ОГПУ оказывало

---

[206] Rapports sécrets. 1994. P. 45. См. также: Colton. 1995. P. 270.

[207] Сборник важнейших постановлений по труду. 1938. С. 85.

[208] Панфилова. 1964. С. 118.

[209] Hackenberg. 1978. S. 21.

[210] Начальник паспортного отдела НКВД СССР – в Президиум ЦИК, 13 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-1235. Оп. 141. Д. 1650. Л. 29). Документ опубликован в переводе на французский язык: Rapports sécrets. 1994. P. 46.

[211] Член коллегии Наркомата юстиции Нюрин. Информация о надзоре Московской прокуратуры за выдачей паспортов, 15 мая 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-1235. Оп. 141. Д. 1517. Л. 20).

давление на управдомов, а милиция устраивала облавы по квартирам и в общественных местах[212].

На предприятиях обнаружилось большое число людей, принятых на работу без документов. 60 тыс. чел. предпочли вообще не являться в паспортные столы, а в первые же два месяца проведения акции покинуть Москву, в том числе 2 тыс. рабочих автозавода АМО-ЗиС. Особенно высок был удельный вес таких лиц на крупных стройках. Руководители предприятий срывали проведение закона, и в дальнейшем принимая на работу лиц без документов, настаивая в милиции на безотлагательной выдаче паспортов таким рабочим и грозя, что в противном случае завод или стройка не сможет выполнить производственный план[213].

К 8 мая 1933 г. в Москве выдали 2394 тыс. паспортов и временных документов. В выдаче паспортов было отказано 86 373 чел. (3,5 % взрослого населения города). Большинство этих людей являлись безработными, «летунами», «дезорганизаторами» и беглыми кулаками (см. табл. 13).

Таблица 13

Основания отказа в выдаче паспорта, Москва, 1933 г.[214]

Категории, которым отказано в выдаче паспортов	Чел.	%
«Лица, прибывшие в Москву после 1 января 1931 г. и являющиеся безработными, летунами или дезорганизаторами»	23 008	26,6
«Беглые кулаки и раскулаченные»	22 344	25,9
«Осужденные преступники»	13 674	15,8
«Лица, не занимающиеся общественно полезным трудом»	12 647	14,6
«Лица, состоящие на иждивении у других»	10 036	11,6
«Лишенцы»*	4084	4,7
«Перебежчики»**	580	0,7

* «Лишенцы» – лишенные гражданских прав из-за принадлежности к «эксплуататорским классам».

** Эта категория в источниках не разъяснена. Предположительно, речь идет о лицах, перебиравшихся из одного района в другой, чтобы избежать регистрации.

Лица без паспортов подлежали высылке из Москвы. Впрочем, значительной части удалось затаиться без документов или раздобыть

212 Colton. 1995. P. 271.

213 Начальник паспортного отдела НКВД СССР – в Президиум ЦИК, 13 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-1235. Оп. 141. Д. 1650. Л. 29–34).

214 Заместитель начальника Московской милиции и начальник паспортного отдела Лепсис. Состояние выдачи паспортов в Москве, 8 мая 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-1235. Оп. 141. Д. 1517. Л. 17).

себе фальшивые паспорта. При проведенной в 1941 г. проверке документов в Москве были задержаны тысячи людей с неправильно оформленными документами или вовсе без бумаг[215].

Реализация закона о паспортах представляла собой своеобразную смесь тоталитарно-волюнтаристских и государственно-правовых принципов, причем обостряющие положение и волюнтаристские тенденции исходили снизу, а сверху они сдерживались указаниями на инструкции. При каждом районном совете была образована комиссия, в которой можно было обжаловать решение паспортного стола об отказе в выдаче паспорта. К 8 мая 1933 г. 63396 чел. подали апелляции такого рода. 22884 (35,1 %) ходатайств было удовлетворено[216]. В этих случаях апелляционные комиссии приходили к заключению, что паспортные столы слишком широко толковали постановление или неточно проверили документы: например, лиц, уволенных незадолго до принятия закона, они классифицировали как «не занимающихся общественно полезным трудом», бывших средних и мелких крестьян – как «кулаков», а рабочих, допустивших однажды прогул, как «дезорганизаторов производства»[217]. Прочим в выдаче паспортов отказали на том основании, что их отец был купцом или офицером. Некоторые начальники паспортных столов самовольно действовали по принципу не выдавать паспорта «бывшим».

Руководители паспортного отдела московской милиции неоднократно указывали на неправильность подобных интерпретаций. В первые недели после принятия закона о паспортах им приходилось выступать и против излишне рьяных настроений населения: на ряде предприятий среди рабочих и руководства царило мнение, что чистка проведена недостаточно радикально. Имели место «нездоровые тенденции» доносительства на рабочих со стороны коллег или даже родственников как якобы спекулянтов или социально чуждых элементов для того, чтобы выселить их из квартиры и завладеть комнатой[218].

На Метрострое выдача паспортов началась в феврале 1933 г. Газета «Ударник Метростроя» призвала рабочих устроить облаву на «классово чуждые элементы», которые затесались в их ряды и

---

[215] Colton. 1995. P. 341; Hoffmann. 1994. P. 52–53.

[216] Заместитель начальника Московской милиции и начальник паспортного отдела Лепсис. Состояние выдачи паспортов в Москве, 8 мая 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-1235. Оп. 141. Д. 1517. Л. 17).

[217] Член коллегии Наркомата юстиции Нюрин. Информация о надзоре Московской прокуратуры за выдачей паспортов, 15 мая 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-1235. Оп. 141. Д. 1517. Л. 17).

[218] Член ВЦИК Шпихин и др. Отчет о проверке выдачи паспортов в Москве, б/д (ГА РФ. Ф. Р-1235. Оп. 141. Д. 1517. Л. 11–15).

саботировали строительство, признав одновременно, что лишь часть партийных и комсомольских ячеек на участках проявляли активность в этом направлении. Комиссии-«тройки» были заняты там разоблачением «паразитических элементов, кулаков, воров, мошенников, хулиганов, спекулянтов» и других классовых врагов. При появлении подозрений писали письма в сельсовет родной деревни, чтобы выяснить социальное происхождение вчерашнего крестьянина[219].

В ходе этих проверок установили, что многие рабочие вообще не имели документов, а картотеки отдела приема на работу находились в хаотическом состоянии. Например, картотека конторы гражданского и промышленного строительства включала 3000 рабочих, тогда как фактически на объекте трудилось 700 рабочих. На 200 из них не имелось свидетельств о социальном происхождении. Еще у 100 не было никаких документов[220].

Благодаря паспортной системе на Метрострое был все же введен более строгий режим найма рабочих. Лазейка оставалась в виде трехмесячных свидетельств, которые выдавались вновь прибывающим в Москву до окончания операции выдачи паспортов по всей территории Советского Союза и многими использовались для того, чтобы укрыться на строительстве метро. В последующем на истечение срока действия этих документов не обращали внимания[221].

Когда год спустя, в апреле 1934 г., сотрудник ОГПУ Кузнецов в качестве уполномоченного по кадровым вопросам при руководстве Метростроя взялся за перерегистрацию и проверку всего штатного персонала, он столкнулся с аналогичными сложностями: картотеки были не полны, бумаги находились в беспорядке, надлежащие документы отсутствовали. Вплоть до марта 1934 г. шахты и дистанции принимали рабочих без паспортов и без справки с последнего места работы[222]. В ходе реорганизации кадровой службы, продлившейся 3–4 месяца, были уволены 2 тыс. рабочих, которые не имели паспортов либо были разоблачены как преступники или сбежавшие из ссылки кулаки. Некоторое, точно не известное, число рабочих затаились и избежали тем самым проверки[223].

---

219 Ударник Метростроя. 5 февраля 1933. № 12. С. 3.

220 Там же.

221 Отдел кадров шахты 13–14. Отчет о работе за 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 226. Л. 27); то же кессонной группы (там же. Д. 225. Л. 70).

222 См., например: то же 4-й дистанции (там же. Д. 225. Л. 30).

223 Стенограмма беседы с Кузнецовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 47–48).

Кузнецову удалось в течение 1934 г. установить жесткий контроль над кадровыми делами. Если верить отчетам отделов кадров, то во второй половине 1934 г. у каждого рабочего имелась справка с последнего места работы, паспортные данные рабочих были занесены в персональную картотеку. Рабочих без необходимых документов на стройку больше не принимали[224]. Лишь на отдельных строительных объектах признавали, что система учета рабочей силы все еще оставалась ненадежной[225].

5. Обеспечение рабочих жильем

Трудности вербовки рабочих и проблемы удержать их на более или менее длительное время были прямо обусловлены жилищной проблемой. Дефицит жилья являлся хронической проблемой Советского Союза, которая так и не была удовлетворительно решена. В своих «Шести условиях» от 23 июня 1931 г. Сталин потребовал улучшения жилищных условий рабочих[226]. На практике же в 1930-е гг. они еще ухудшились, хотя исходный уровень и без того был низок. Если в 1912 г. на одного москвича приходилось в среднем 7,4 $м^2$ жилой площади, а в 1920 г. «даже» 9,5 $м^2$ (поскольку в годы Гражданской войны резко сократилось население города), то затем этот показатель постоянно снижался вплоть до 4,1 $м^2$ в 1940 г. (1928: 5,6 $м^2$, 1931: 5,2 $м^2$, 1934: 4,2 $м^2$). Только в 1960-х гг. средняя норма жилплощади в Москве достигла уровня 1912 г.[227] Первый пятилетний план намечал прирост нормы жилплощади на 7 %. В действительности же из-за резкого увеличения числа рабочих она снизилась на 25 %. Из запланированных на вторую пятилетку (1933–1937) 4,5 млн кв. м жилья было построено лишь 37,2 %. Средняя московская семья проживала обычно в спартанских условиях, располагая комнатой в «коммуналке» (коммунальной квартире)[228].

Небольшим утешением для рабочих служило то обстоятельство, что в результате перераспределения жилого фонда, изъятого у непролетарских элементов, и привилегированного предоставления рабочим новой жилплощади средняя норма обеспечения рабочих жильем

---

224 Отделы кадров шахт и дистанций Метростроя. Отчеты о работе за 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 226. Л. 22, 27, 53).

225 Отдел найма и увольнения 7-й дистанции. Отчет о работе за 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 55).

226 Straus. 1991. P. 604.

227 Colton. 1995. P. 798.

228 Ibid. P. 341–342.

по сравнению с 1912 г. несколько увеличилась, поскольку тем самым была лишь слегка сглажена разница между обеспечением жильем рабочих и средней нормой по Москве (1931: 4,1 м^2, 1935: 4,3 м^2)[229].

Бюджет Моссовета по жилищному строительству был недостаточен, чтобы удовлетворить потребность в жилье, резко обострившуюся из-за массового притока рабочих. Это бремя было взвалено на предприятия, спешно возводившие на окраинах города барачные постройки, которые являлись насмешкой над социалистическим планом застройки города и часто не имели не только газа и электричества, но даже водопровода[230]. В 1935 г. более двух третей жилья в Москве было возведено за счет предприятий и наркоматов отдельных отраслей промышленности. Нередко приезжавшие из провинции обнаруживали на окраинах Москвы поселки из землянок, в которых бывшие крестьяне обитали в привычных деревенских условиях[231].

Средняя жилплощадь в рабочих слободках на окраинах Москвы составляла в начале 1930-х гг. 2 кв. м на человека, т. е. примерно столько, сколько занимает кровать. В 1934 г. строительство бараков было запрещено, но предприятия находили возможности обойти этот запрет. 35 % построенного в 1935–1937 гг. жилья приходилось на «стандартные дома»[232], которые строились на деревянном каркасе, обшитым изнутри и снаружи досками. Промежуток между каркасом и досками заполнялся утеплителем – торфом или стружками. «Стандартные дома» отделывались штукатуркой и выглядели как капитальные сооружения, но в действительности являлись лишь улучшенным типом барака[233]. При этом бараки были еще не худшим пристанищем для приезжих рабочих. В 1933 г., по свидетельству очевидцев, для ночлега часто использовались подвалы с углем, склады или лестничные клетки в подъездах[234].

Жилищная проблема в Советском Союзе была острее, чем в западных индустриальных странах, поскольку касалась не только

---

229 Hoffmann. 1994. P. 139.

230 См. описание бараков фабрики «Серп и Молот» в Москве: Straus. 1991. P. 181.

231 Hoffmann. 1994. P. 133–137; также Kotkin. 1995. P. 136–137, где наглядно описывается жизнь в поселках из землянок в Магнитогорске, обитатели которых разводили кур, свиней и коров и даже соорудили церковь.

232 Colton. 1995. P. 342.

233 Rückkehrer berichten. 1942. S. 92. К сообщениям из этого сборника, который был составлен по результатам опросов, следует относиться с осторожностью, поскольку некоторые из опрошенных не вполне понимали суть проблемы и не соблюдали хронологической последовательности.

234 Colton. 1995. P. 343–344.

низших слоев общества, а затрагивала практически все население. Тем не менее и в английских промышленных городах, например, в 1930-х гг. также сохранялись бараки и поселения типа землянок. Один британский лидер профсоюзов сравнивал свои впечатления от русских «квартир нищеты» с условиями в Великобритании и Испании: трущобы в Лондоне, Эдинбурге, Дублине и во многих испанских городах производили еще более удручающее впечатление: «Если провести сравнение с тамошними условиями, то, полагаю, русские могут утверждать, что их нищета не самая худшая в мире»[235].

Как и многие другие предприятия, Метрострой обязан был сам позаботиться о размещении и проживании своих рабочих. В ноябре 1931 г. одним из первых в системе Метростроя был основан отдел по строительству жилья[236]. В декабре 1931 г. Метрострой получил под застройку для рабочего жилья 56 га земли в районе железнодорожной станции Лось Северной железной дороги, в нескольких километрах за тогдашней границей города. Там в 1932 г. был построен первый и самый крупный барачный поселок Метростроя[237].

Район был выбран с расчетом на долгосрочное пользование: на электричке рабочие доезжали до Каланчевской площади (примерно 15 км), где позднее, после пуска первой очереди метрополитена, пересаживались на метро. С дирекцией Северной ж. д. была достигнута договоренность о выдаче метростроевцам сезонных проездных билетов[238]. Кроме того, у станции Лось находился обширный сосновый и березовый лес, который служил прекрасным местом отдыха рабочих[239]. Руководство Северной ж. д. планировало использовать этот участок в собственных целях и уступило его Метрострою только после вмешательства вышестоящих инстанций. Возведенный Метростроем поселок вскоре вышел за границы отведенного участка и добрался до земель, принадлежавших крестьянам деревни Малые Мытищи, на что ее обитатели поначалу отреагировали активным со-

---

[235] „If we make a comparison with those conditions, I think the Russians can claim that its worst is not the worst in the world.“ (Citrine. 1936. P. 213).

[236] Стенограмма беседы с начальником конторы промышленного и жилого строительства Кочетковым (ГА РФ. Ф. Р-7592. Оп. 7. Д. 270. Л. 14).

[237] Хроника Метростроя. (ГА РФ. Ф. Р-7592. Оп. 7. Д. 141. Л. 14). Поселок и сейчас существует, но бараки сменили крупноблочные дома. Сегодня он находится уже в черте города. Названия улиц напоминают о временах стройки первой очереди метро: ул. Ротерта, ул. Егора Абакумова, ул. Проходчиков.

[238] Метрострой. Информационный материал для бригады МК ВКП(б), 11 марта 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 38. Л. 21).

[239] Этот лес в 1983 г. был объявлен первым национальным парком РСФСР (Парк «Лосиный остров»), хотя проекты такого рода относятся еще к 1912 г. (Москва. Энциклопедия. М., 1997. С. 445).

противлением. Позже они оценили преимущества, которые принесла с собой развитая инфраструктура поселка, и многие даже устраивались на работу в Метрострой[240].

Первый проект застройки поселка Лось, разработанный архитектором Кравцом, Ротерт отверг как чересчур примитивный и заказал инженеру Шмидту, которого привез с Днепростроя, новый план, призванный обеспечить приличные жилищные условия на срок 10–15 лет, которые, как тогда предполагалось, должно было занять строительство метро[241].

Планом работ на 1932 г. предусматривалось строительство 19 бараков типа «Север», на 136 рабочих каждый, 45 бараков «З[аводстрой]-104» на 104 рабочих, 8 бараков «З-60» на 60 рабочих, а также 7 домов по 100 квартир в каждом и 7 домов на 12 квартир[242]. Кроме поселка Лось барачные поселения, одиночные бараки и жилые дома были возведены на окраинах города (в Филях и Черкизово, а также в Сокольниках на Мазутной и Колодезной ул.) и вдоль трассы первой линии метро (например, бараки на Остоженке, на Мясницкой и в районе Каланчевской площади)[243]. Всего к 1 октября 1932 г. предстояло сдать 133 барака общей площадью 38099 $м^2$ для 13728 рабочих (т. е. из расчета 2,8 $м^2$ на человека)[244].

К 1 декабря 1932 г. удалось завершить постройкой 50 бараков на 5352 рабочих, а также 3 квартиры и 6 бараков с 84 комнатами для инженерно-технического персонала. Еще 20 бараков были не достроены, но уже заселены. В стадии строительства находилось 32 барака для рабочих, а также 128 квартир и 8 бараков на 156 комнат для инженерно-технического персонала[245].

---

240 Медынский Г. Метро стал фактом. [Неопубликованная рукопись], б. г. [1934/35] (ГА РФ. Ф. Р-7592. Оп. 7. Д. 417. Л. 132–134).

241 Там же. Л. 124, 131–132.

242 Ротерт. Рабочий план для подготовительных работ, 3 апреля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 86).

243 Ротерт. Конъюнктурный отчет Метростроя за июль 1932. (ГАРФ. Ф. Р-7592. Оп. 7. Д. 163. Л. 29); стенограмма беседы с начальником конторы промышленного и жилого строительства Кочетковым (ГА РФ. Ф. Р-7592. Оп. 7. Д. 270. Л. 14, 17–18). Мазутная улица сегодня носит название Маленковской. В 1932 г. там начали строить бараки и двухэтажные дома для инженерно-технического персонала. В 1950-х гг. там возник солидный многоэтажный поселок «Метрогород» (Метрострой. Вып. 6–7. М., 1967. С. 59). Ср. рис. 24.

244 МОК профсоюза Желдоршоспортстроя. Инспекционный отчет, 20 июня 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 132. Л. 70).

245 Метрострой. Обозрение жилстроительства, б/д [конец 1932] (ГАРФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 154. Л. 7).

Строительство бараков с самого начала отклонилось от запланированной схемы[246]. Не хватало дерева, кирпича и гвоздей, а артель «Север» не поставляла в назначенный срок одноименные бараки фабричной сборки[247]. Ввиду нехватки листового железа крыши приходилось покрывать шифером и кровельной дранкой. Из-за отсутствия стекла в первое время нельзя было застеклить окна[248]. Руководство железной дороги отказывались удовлетворить требования профсоюзов и помочь Метрострою рабочей силой и материалом для строительства бараков[249].

В коллективном договоре, заключенном в июне 1933 г. профкомом и администрацией Метростроя, предусматривалось, что все принятые на стройку рабочие имели право на 4 кв. м жилплощади, одну дезинфицированную простыню, одно одеяло, одну наволочку и один матрас. Постельное белье следовало менять два раза в месяц. Минимум раз в месяц полагалось дезинфицировать барак. Жилые помещения должны были содержаться в чистоте и иметь кровати или деревянные лежанки, ночные тумбочки, столы, чайники, скамьи и табуретки общего пользования, каждому жильцу полагалась своя чашка. При каждом бараке оборудовалась сушильная камера, которая должна была отапливаться с 1 ноября по 1 мая. Квалифицированным рабочим со стажем работы на стройке больше года следовало предоставить улучшенную жилплощадь, причем предпочтение отдавалось ударникам. Размещение по баракам должно было осуществляться по бригадному принципу. За жилье рабочие платили в зависимости от уровня зарплаты от 2,5 до 10 руб. в месяц[250].

Так как Метрострой не мог удовлетворить потребность в жилье для рабочих за счет бараков, возводимых своими силами, то пришлось обратиться в Московский комитет партии и в Моссовет с ходатайством о строительстве дополнительных бараков[251]. В феврале 1933 г. Моссовет предоставил в распоряжение Метрострою три готовых барачных поселка (рис. 24): поселок организации Госгражданстрой в Луговом

---

246 Совещание в руководстве Метростроя. Протокол 1, 16 марта 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 14. Л. 29).

247 Ротерт. Конъюнктурный отчет Метростроя за март 1932, 10 апреля 1932 г. (ГАРФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 76).

248 Стенограмма беседы с Кочетковым (ГА РФ. Ф. Р-7592. Оп. 7. Д. 270. Л. 17).

249 Президиум Моссовета. Проект резолюции к протоколу 5, 11 февраля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 42. Л. 109–110).

250 Коллективный договор 1933 г. // Ударник Метростроя. 29 июня 1933. № 113. С. 3–6.

251 Стенограмма беседы с начальником коммунального хозяйства Метростроя Орловым, 15 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 258. Л. 1).

пер. (Дорогомилово, недалеко от Киевского вокзала), состоявший из 25 бараков на 2500–2800 человек со всеми вспомогательными помещениями и сопутствующей инфраструктурой, за исключением восьми бараков, в которых проживали еще строители Госгражданстроя; соседний с ним поселок Мосжилстроя из 9 бараков на 1000 человек; поселок Моснадстроя на Потешной ул. (в Сокольниках) из 22 бараков на 2500 человек. С Мосжилстроя Моссоветом было взято обязательство передать в распоряжение Метростроя в течение 20 дней дополнительные бараки на 1000 человек[252]. Также и другие строительные организации Моссовета должны были предоставить бараки на 2850 мест, в том числе поселок Моснадстроя на 2-й Извозной улице и в Несвижском пер. (к юго-западу от Крымской площади) из 10 бараков на 1050 рабочих[253]. Из квартирного фонда, сформированного в процессе введения внутренних паспортов, Метрострой получил от Моссовета 126 комнат[254].

Кроме того, отдельные шахты и дистанции добывали дополнительные бараки, где только могли, так как спрос на жилье полностью не мог быть удовлетворен[255]. Прежде всего, при вербовке ценных специалистов из отдаленных мест следовало о них позаботиться, чтобы не дать повода уйти со стройки. Начальник шахты № 9, например, завербовал рабочих с Урала, которые там проживали в отдельных квартирах. В Москве ему пришлось «выбивать» для них бараки и расселить рабочих хотя бы по отдельным комнатам[256]. Попытки руководителей шахт, партийных и профсоюзных комитетов раздобыть бараки часто наталкивались на сопротивление конкурирующих предприятий или организаций[257].

К 1 августа 1933 г. Метрострой располагал 85 бараками общей площадью 28,9 тыс. м^2 на 9260 человек (в среднем 3,5 м^2 на человека), которые были построены своими силами, 90 бараками в 30 тыс. м^2 на 8570 человек, предоставленными Моссоветом, 60 жилыми объектами с 751 комнатой и 75 квартирами, а также 150 комнатами и

[252] Президиум Моссовета. Протокол, 7 февраля 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 138. Л. 162–163).

[253] Президиум Моссовета. Протокол 11, 11 марта 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 100. Л. 18).

[254] Стенограммы беседы с начальником коммунального хозяйства Метростроя Орловым, 15 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 258. Л. 2).

[255] Там же. Л. 7.

[256] Стенограммы беседы с инженером Ермолаевым, начальником шахты № 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 19).

[257] Стенограммы беседы с партийным секретарем Ермолаевым, шахта № 7–8, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 65).

москвичи, имевшие жилье, а число жилых объектов достигло примерно 300 единиц[260], в феврале 1934 г. не хватало жилья для 4 тыс. рабочих. Правда, в бараках часто проживали люди, не имевшие отношения к Метрострою, выселение которых несколько смягчило жилищный кризис[261]. К сентябрю 1934 г. количество жилых строений Метростроя достигло 400. Из них 240 размещались в поселках, остальные были разбросаны по городу[262]. В феврале 1935 г. это число выросло до 500, из которых 140 объектов представляли собой двухэтажные дома квартирного типа[263].

Таблица 14

Распределение жилых объектов Метростроя, февраль 1934[264]

Поселки	Жилые объекты	Другие здания
1) Лось [«Ворошиловский поселок»]	59	11
2) Луговой пер., 34	32	7
3) Ул. Потешная, 1	20	4
4) 2-ая Извозная ул. 13	10	4
5) Ул. Мясницкая, 43	20	–
6) Несвижский пер., 22	9	2
7) Сборная комендатура на Остоженке, 26, 27, 32 и соседние улицы	12	–
8) Фили	6	–
9) Дачный поселок Клязьма	13	–
10) Ул. Мазутная	19	1
11) Лужнецкий пер., 27	10	1
12) Колодезная ул., 5	4	–
13) Ростокино	5	1
Всего	212	28

260 Ударник Метростроя. 18 февраля 1935. № 40. С. 3.

261 Бюро жалоб комитета профсоюзов Метростроя. Протокол 1, 22 февраля 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 684. Л. 105).

262 Группа партийного и советского контроля при МК ВКП(б). Отчет о расследовании состояния домов Метростроя, 9–10 сентября 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 684. Л. 7).

263 *Ударник Метростроя.* 18 февраля 1935. № 40. С. 3. Осипов, Марьяновский (1935. С. 119) говорят о 476 жилых объектах.

264 Бюро жалоб комитета профсоюзов Метростроя. Протокол 1, 22 февраля 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 684. Л. 111–118).

Окончание табл.

Отдельно стоящие бараки и дома	Жилые объекты	Другие здания
Фрунзенский район	20	–
Дзержинский район	6	–
Октябрьский район	4	–
Район Сокольники	23	–
Сталинский район	16	–
Бауманский район	1	–
Пролетарский район	4	–
Ленинский район	6	–
Район Красная Пресня	8	–
За чертой Москвы:		
Лихоборы	3	–
Шухлянинка	6	–
Всего	97	28
Общий итог	309	28

В бараках для рабочих было немного раздельных внутренних помещений. Во многих имелась одна-единственная спальня, где ночевали более 100 жильцов одновременно, другие подразделялись на комнаты на 25 и более человек, в лучшем случае в комнате находилось 6–10 кроватей[265]. Большой проблемой оказалось размещение семейных рабочих, потому что дети мешали отдыхать соседям по бараку. Семьи имели около трети рабочих, проживавших в бараках. Для семейных рабочих, а также для инженерно-технического персонала были выделены поселки на Мазутной ул. и в Ростокино, где им предоставлялись отдельные комнаты. Там, где это оказывалось невозможно, довольствовались временными перегородками между койками[266]. Таким способом в 1934 г. были поселены 600–750 семей. К концу 1934 г. по комнатной системе были переоборудованы еще несколько бараков, но этого было явно недостаточно. На 1935 г. запланировали поэтому строительство дополнительных стандартных домов для размещения семей рабочих Метростроя[267].

---

[265] МГСПС Стенограмма совещания по подготовке бараков к зиме, 22 октября 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 9. Д. 26. Л. 8).

[266] Ротерт. Конъюнктурный отчет Метростроя за июль 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 163. Л. 13).

[267] Стенограмма беседы с Орловым, 15 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 258. Л. 6–7). Свидетельству Орлова о том, что семьи имели треть метрострои-

После 1931 г. в результате речи Сталина о «Шести условиях» инженеры и техники, пережившие полосу репрессий и преследований, при обеспечении жилплощадью стали приравниваться как минимум к рабочим, а на практике им даже отдавалось предпочтение, поскольку в случае увольнения их было труднее заменить. Кроме того, ведущим служащим требовалось создать такие жилищные условия, чтобы они могли повышать квалификацию дома[268]. Поэтому им предоставлялись отдельные квартиры или хотя бы комнаты. Но к концу 1934 г. всех инженеров и техников в соответствии с их статусом разместить не удалось. Многие инженеры были довольны, если с семейством из четырех человек устраивались в комнате площадью 9,5 кв. м[269]. Около 720 инженеров и техников не имели и этого. Для них в 1934–1935 гг. на Мясницкой был построен «Дом метро» и надстроены верхние этажи еще в двух крупных жилых домах. Подчас важного инженера приходилось поселять в гостинице, пока Хрущев или Булганин добывали для него подходящую квартиру[270].

Положение барачных поселков в 1932–1933 гг. оставалось удручающим и, несмотря на многочисленные жалобы и вмешательство контрольных органов и профсоюзов, улучшалось крайне медленно. Периодически проводившиеся «походы за культурный барак» давали незначительный эффект. Во время первого такого похода в июле 1932 г. удовольствовались тем, что в бараках имелось достаточно мешков с сеном и деревянных лежаков, и рабочие не были вынуждены спать на полу. Столы и прикроватные тумбочки считались шиком[271]. В большинстве бараков только у каждого второго жиль-

---

телей, противоречит протокол Моссовета от 16 июля 1934 г., в котором упоминается, что на Метрострое работают 750 семейных рабочих, для которых необходимо построить квартиры (Пленум Моссовета. Протокол 19, 16 июля 1934 г. // ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 5. Д. 15. Л. 139). Вероятно, в последнем случае имелись в виду только те семьи, которые ранее не были размещены в отдельных комнатах. В отчете Группы партийного и советского контроля от сентября 1934 г. тоже упоминаются 750 семейных рабочих, которые вместе с остальными рабочими живут в бараках (Группа партийного и советского контроля при МК ВКП(б). Отчет о расследовании состояния домов Метростроя, 9–10 сентября 1934 г. // ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 684. Л. 7).

[268] Ср.: Schröder. 1988. S. 276–277.

[269] Стенограмма беседы с инженером Коврижка, шахта 18 бис, 3 декабря 1934 г.: «Я не просил большей квартиры, потому что с 6 утра до 2–3 часов ночи бывал в шахте» (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 313. Л. 100).

[270] Стенограмма беседы с Орловым, 15 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 258. Л. 7–10); Стенограмма беседы с главным инженером Стеклером, 17 ноября 1934 г. (ГАРФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 169).

[271] Воспоминания коменданта бараков из Лося // Ударник Метростроя. 16 ноября 1934 г. № 266. С. 3.

ца имелась табуретка и тумбочка. Простыней, наволочек, одеял и матрасов было недостаточно. Умывальники, душ и туалеты во многих бараках и вовсе отсутствовали. Во время «походов» составлялся список недостатков и нехваток, проводилась дезинфекция и уничтожение вшей, в бараках организовывались «культбыт-тройки», проводились социалистические соревнования уборщиц и субботники по уборке территории вокруг бараков, размещались плакаты и транспаранты[272].

По рассказам строителей метро, в первое время не было одеял и простыней, и им приходилось вспарывать мешки с сеном и забираться в них, так что только голова торчала наружу[273]. «Условия в бараках были кошмарные, люди спали в мешках, часто просто на полу»[274]. Другие жили ввосьмером на 8 кв. метрах[275] или месяцами ночевали в душевой, так как не могли получить постоянного спального места[276]. Так как в поселках метростроевцев – кроме немногочисленных «красных уголков» с газетами, шахматами, шашками и домино – не было возможности увлекательно проводить свободное время, то драки и пьянство в переполненных бараках являлись постоянным пунктом повестки дня[277]. Вследствие переполнения бараков и нехватки санитарного оборудования распространялись вши, блохи и клопы. Количество построенных в поселке Лось бань еще в конце 1932 г. было столь недостаточным по сравнению с числом жителей, что рабочим зачастую приходилось ездить в Москву, чтобы помыться[278].

В феврале 1933 г. партийная Контрольная комиссия и Рабкрин провели выборочное обследование бараков в районе Остоженки и в Филях, обнаружив мрачную картину: помещения не отапливались, так как не было дров, щели в домах не были заделаны, отсутствовали водопровод и канализация. Уборные и прилегающие к баракам дворы

---

[272] Промежуточные результаты похода за культурный барак, 23 июля 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 154. Л. 1).

[273] Стенограмма беседы с Кузьминым, начальником шахты № 29, 5 февраля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 18).

[274] То же с секретарем комсомола Максимовым, шахта № 35, 19 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 62).

[275] То же с бригадиром Замулдиновым, шахта № 10–11 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 88).

[276] То же с комсомолкой Шаховой, шахта 13 бис, 1 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 135).

[277] То же с партсекретарем Розенбергом, шахта № 22–22 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 57).

[278] Метрострой. Отчет в МГКК РКИ о выполнении плана в 1932 г., декабрь 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 395. Л. 56).

пребывали в таком неописуемом состоянии, что приходилось всерьез опасаться возникновения эпидемий. Постельное белье не менялось в течение 4–5 месяцев, и в результате катастрофических санитарных условий уже получили распространение инфекционные заболевания[279].

«В Бутниковских[280] бараках до сих пор нет дров, воды, а также нет кипяченой воды в бараках для питья, уборной нет, рабочие оправляются вокруг бараков... Чайников, кружек нет, белье рабочим не стирают, матрацы (мешки с сеном) по 4 месяца не меняют, в общежитии клопы, грязь.

Комсомолец Джанолидзе говорит: Мы тут живем невыносимо плохо, по десять дней не топили бараки, и сейчас, если мы дров со стройки не принесем, то наш барак остается холодным. Мы обращались много раз в Правление Метростроя, но все наши просьбы остались невыполненными. Вот мы вокруг бараков гадим, оправляемся, а весной будет зараза, уборной не могут построить...

Проходчик Посичник говорит: Придешь из шахты грязный и в грязную постель ляжешь, помыться негде...»[281]

Даже бараки-новостройки в Филях были совершенно замусорены, умывальники и туалеты не пригодны для использования, зимние оконные рамы не застеклены, не было электричества, ночных тумбочек и табуреток, у многих рабочих даже не было матрасов[282].

Причину такого положения дел контрольные органы усматривали в том, что созданный 1 января 1933 г. коммунальный отдел Метростроя еще не начал работать в полную силу, а начальники участков, в чьем ведении прежде находились бараки, больше не интересовались их состоянием. Коменданты бараков часто сменялись, партийные и профсоюзные организации строек слишком мало занимались условиями жизни строителей. Несмотря на скандальную ситуацию, контрольные органы ограничивались упреками в адрес ответственных лиц и указаниями по улучшению санитарной обстановки в бараках[283].

---

279 Президиум МКК ВКП(б) и коллегия МК-РКИ. Протокол 37, 20 февраля 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1. Д. 2400. Л. 167).

280 Скорее всего речь идет о «Бутиковских» бараках [Бутиковский переулок].

281 Уполномоченный МГКК РКИ по Метрострою Золотов – председателю МГКК ВКП(б) Филатову, 13 февраля 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 683. Л. 90). В некоторых местах оригинала употреблены гораздо более сильные выражения.

282 Там же. Л. 91.

283 Президиум МКК ВКП(б) и коллегия МК-РКИ. Протокол 37, 20 февраля 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1. Д. 2400. Л. 167).

Распоряжения контрольной комиссии эффекта не дали. Ни один из проверенных бараков не был приведен в порядок. В начале марта 1933 г. «Ударник Метростроя» потребовал предать суду «дезорганизаторов рабочей жизни» и исключить из партии числящихся среди них коммунистов[284]. Похожее требование рабочие выдвигали уже при первой проверке в феврале, назвав деятельность ответственных за санитарное состояние бараков «вредительством»[285].

Когда весной 1933 г. в Метрострой пришла первая тысяча комсомольцев, они жаловались своей организации и начальникам на невыносимые условия жизни в бараках[286]. Тогда были перестроены и образцово оборудованы отдельные комсомольские бараки. При этом молодежь сама помогала делом, красила стены, убирала мусор и организовывала в бараках пункты питания[287]. Комсомольцы устраивали субботники, на которых очищали территорию вокруг бараков и сажали деревья. В дальнейшем они брали шефство над другими бараками и организовывали там жизнь по принципу самопомощи[288], так что рабочие постепенно начинали понимать, что сами должны следить за состоянием своих жилищ[289].

В то же время коммунальный отдел Метростроя занялся ремонтом бараков, небрежно построенных в предыдущем году, а также тех жилых строений, которые Метрострой получил от организаций Моссовета в начале 1933 г. Почти все они были полуразрушены, без штукатурки и внутренней отделки, так что пришлось потратить несколько месяцев, чтобы привести их в удовлетворительное состояние[290]. Кроме того, в этих бараках отсутствовали прачечные, бани, столовые, детские сады и дезинфекционные камеры, которые были обустроены только во второй половине 1933–1934 гг.[291]

Несмотря на все старания, осенью 1933 г. выяснилось, что многие бараки оставались в плачевном состоянии и не были подготовлены к

---

[284] Ударник Метростроя. 3 марта1933. № 22. С. 2.

[285] Золотов – Филатову, 13 февраля 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 683. Л. 90).

[286] МГК ВЛКСМ. Стенограмма собрания комсомольцев, мобилизованных на Метрострой, 3 июня 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 67. Л. 40).

[287] Стенограмма беседы с комсомольским секретарем Максимовым, шахта 35, 19 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 62–63).

[288] Ударник Метростроя. 3 ноября 1933. № 218. С. 3.

[289] Стенограмма беседы с партсекретарем Розенбергом, шахта 22–22 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 57–58).

[290] То же с начальником конторы промышленного и гражданского строительства Кочетковым (ГА РФ. Ф. Р-7592. Оп. 7. Д. 303. Л. 202).

[291] То же с начальником коммунального хозяйства Метростроя Орловым, 15 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 258. Л. 4).

зиме. Инспекторы профсоюзов и комиссии партийного контроля докладывали в ноябре 1933 г., что некоторые поселки и отдельные бараки очищены, протоплены и готовы к приходу зимы. В других не были запасены дрова, во многих бараках не установлены умывальные раковины, зато наблюдалось перенасыщение жильцов на 10–20 %. Новые бараки были оснащены громкоговорителями, но половина аппаратов не работала. Правда, достаточно много открыто было читальных комнат и библиотек[292]. Ни в одном из поселков не закончили стеклить окна. Практически все входные двери не были обтянуты утеплителем и стояли открытыми настежь. В большинстве бараков отсутствовали сушилки и прачечные[293]. Особенно «отличились» бараки на ул. Мазутной в Сокольниках: «Столовая не закончена. Во многих бараках не закончены штукатурные работы. Окна не остеклены. В этих бараках в совершенно невозможных условиях живет свыше 300 рабочих. В бараках на стенах снег, с потолка и со стен течет. Рабочие лежат в шубах. Температура в комнатах 5–10 градусов ниже 0»[294].

Санитарное состояние барачных поселков удовлетворительным было далеко не везде: на Потешной ул. рабочие неделю спали без постельного белья, в одном из бараков даже две недели. Несколько крупных поселков были полностью замусорены и безнадежно переполнены: «В особенно антисанитарном состоянии находится территории городка Лось и Лужнецкий проезд. Нечистоты, испражнения валяются возле бараков, уборные переполнены, загрязнены. Во многих местах комнаты переуплотнены донельзя. В бараке № 12 на Лужнецком проезде на 8-ми койках живут 19 человек; в этой комнате 10 чел. детей. В бараке № 2 на Несвижской (18 шахта) на 11 койках живут 23 человека. В этом же городке в бараке № 3 в нежилых комнатах, сырых, без печей, живут: в комн. 25 – 5 чел., в комн. 26 – 4 чел.»[295].

Многие недостатки можно было объяснить тем, что в 1933 г. Метрострой ввел систему двойного подчинения: наряду с коммунальным отделом за бараки, в которых жили их рабочие, несли ответственность руководители шахт и дистанций. На практике это приводило к тому, что коменданты бараков не выполняли распоряжений ни руководителя шахты, ни коммунального отдела, ни начальника поселка. Кро-

---

[292] МГСПС. Отчет о проверке подготовки бараков, общежитий и стандартных домов к зиме, 15 ноября 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 718. Оп 8. Д. 37. Л. 405, 427).

[293] Золотов – Филатову и председателю МОКК РКИ Петерсу, 21 ноября 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1. Д. 1638. Л. 1).

[294] Там же. Л. 2–3.

[295] Там же. Л. 3.

ме того, во многих бараках проживали рабочие разных шахт, так что начальник шахты вполне мог свалить ответственность на коллег[296]. Начальники бараков и поселков часто сменялись. Некоторых приходилось увольнять и предавать суду по обвинению в неисполнении служебных обязанностей, растрате, хищениях и халатности[297].

В январе 1934 г. по распоряжению ЦК профсоюзов железнодорожников и метростроевцев была проведена серьезная проверка положения дел в поселках Лось, на ул. Луговой и Потешной. В проверке приняли участие 158 человек (50 студентов, 75 членов Московской коллегии адвокатов, 30 профсоюзных работников). Во время однодневного обхода были зарегистрированы 644 жалобы рабочих. Выяснилось, что профсоюзная организация Метростроя не уделяла должного внимания потребностям и условиям жизни рабочих. В очередной раз была разработана серия распоряжений по устранению недостатков. Среди прочих при профкоме Метростроя была создана юридическая консультация. Членов Московской коллегии адвокатов попросили прочесть рабочим лекции о советском праве и давать им бесплатные юридические консультации[298].

Под давлением сверху активизировалась деятельность комитетов профсоюзов шахт и дистанций, которые занялись ремонтом бараков, оборудованием их предметами первой необходимости и повышением культурного уровня рабочих[299]. Свою лепту внес и Московский комитет партии. В июне 1934 г. Каганович приказал Абакумову и секретарю парткома Метростроя Старостину лично проверять состояние бараков и принимать необходимые меры[300]. «Тройки»[301] на строительных объектах призваны были озаботиться улучшением условий жизни метростроевцев[302].

За этим последовала генеральная санация бараков, летом и осенью 1934 г. они были оштукатурены изнутри и снаружи и приведены в более пригодный для жилья вид. Деревянные лежаки заменили

---

296 Там же. Л. 4.

297 Стенограмма беседы с начальником коммунального хозяйства Метростроя Орловым, 15 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 258. Л. 6).

298 Президиум МОК Желдоршосстроя. Протокол 4, 27 января 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 266–267).

299 Осипов, Марьяновский. 1935. С. 116.

300 Протокол совещания в Моссовете, 4 июня 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 122. Л. 15–16).

301 «Тройка» являлась неформальной группой лидеров советского предприятия и состояла из директора предприятия, секретаря парткома и председателя профкома. О работе «троек» на Метрострое см. Гл. VI. 4.

302 Осипов, Марьяновский. 1935. С. 115.

железными кроватями, к которым прилагалось по два комплекта постельного белья, подушка и одеяло. В бараках повесили занавески, зеркала, поставили общие столы, стулья, появились ночные лампочки, тумбочки, радио, проигрыватели, было открыто множество «красных уголков», в которых имелись газеты, книги, пропагандистские материалы, игры и иногда даже музыкальные инструменты. В поселках были посажены деревья, подведены водопровод и канализация, основные улицы заасфальтированы, появились бытовые здания (10 клубов, 10 столовых, 21 детский сад и ясли, 10 медпунктов, 14 прачечных, 16 общих кухонь, 11 камер дезинфекции и дезинсекции, 37 котельных с бойлерами, 7 продуктовых магазинов, а также швейные комнаты, ремонт обуви, парикмахерские, спортплощадки, бани, телефонные узлы, радиоприемные установки). Поселки Лось и Ростокино обзавелись школами, поскольку они были слишком удалены от существующих школ. В пос. Лось даже был открыт филиал рабочего факультета, а также пункт военной подготовки и стрельбище[303].

Но не все шло так гладко, как может создаться впечатление из этого перечисления. Партком Метростроя и газета «Ударник Метростроя» постоянно занимались выявлением недостатков и определением виновников отставания, о которых доводили до сведения компетентных органов[304]. Рабочие присылали в редакцию «Ударника Метростроя» множество писем, жалуясь на санитарные условия, нищенское оснащение бараков и низкий темп ремонтных работ. В июле 1934 г. участились жалобы по поводу того, что кишащие клопами деревянные лежаки до сих пор не заменены железными кроватями, а постельное белье зачастую не менялось в течение нескольких месяцев[305].

За ремонтом бараков вели активное наблюдение Группа партийного и советского контроля при Московском Комитете партии, а также газета «Вечерняя Москва». В начале сентября поселки были проинспектированы и отремонтированные бараки приняты комиссией. Из 379 бараков, которые должны были пройти санобработку, к тому моменту были готовы всего 134. Для остальных срок полной готовности был продлен до октября.

---

303 Стенограмма беседы с Орловым, 15 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 258. Л. 5–11); Осипов, Марьяновский. 1935. С. 116; Ударник Метростроя. 18 февраля 1935. № 40. С. 3.

304 См., напр.: Бюро партийной ячейки в правлении Метростроя. Протокол 5, 19 февраля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 3. Л. 22); Ударник Метростроя. 12 мая 1934. № 108. С. 3.

305 Ударник Метростроя. 12 июля 1934. № 161. С. 3; см. также: 20 июня 1934. № 142. С. 3.

Состояние поселков метростроевцев заметно различалось. Наилучшее впечатление производил поселок в Лужнецком проезде. По его описанию можно себе представить, как в то время воспринимали образцовый барачный поселок: ремонт практически завершен, бараки хорошо отапливались и были готовы к наступлению холодов. Поселок состоял из 11 бараков по 120 человек в каждом, в том числе для 70 семей. В 12-м бараке были устроены помещения общего пользования: прачечная, коммунальная кухня и котельная с бойлерами. Поселок был обнесен забором, находился под охраной, попасть сюда можно было только при предъявлении пропуска. В бараках устроено электрическое освещение, но только в некоторых имелся водопровод. Подведение канализации планировалось тоже только на 1935 г. В поселке было два общественных теплых туалета с бетонным полом, которые дезинфицировались при помощи хлорной извести. В каждом бараке имелась общая умывальная комната с раковиной. Душевых и ванн не было, поскольку рабочие могли принимать душ на стройке и ходить в близлежащие бани. Столовые и буфеты устроены тоже только на рабочем месте. Во всех бараках в сушильных камерах были развешены полки и крючки, расставлены железные кровати с матрасами, подушками, одеялами и постельным бельем, которое менялось каждые 10 дней. У каждого жильца имелось отдельное полотенце; постели регулярно дезинфицировались. Деревянные крашеные полы каждый день мыли, для чего на каждый барак нанимали по четыре уборщицы. В бараках на окнах висели занавески из тюля, стояли табуретки, столы с чистыми скатертями, часы, зеркала и пепельницы. Одежда висела в шкафах, сидеть на кроватях было запрещено, курить разрешалось только в коридорах. Блох удалось успешно вывести, правда, в некоторых бараках водились мыши и крысы.

В поселке был даже «клуб» с пианино и библиотекой. На сцене во дворе проводились концерты и показ кинофильмов. В каждом бараке имелся почтовый ящик, радиоприемник и «красный уголок», где проходили занятия школы ликбеза и слушателей рабочих факультетов. Кроме того, работали курсы шитья и вязания, политкружок, литературные и драматические кружки, был организован хор и струнный оркестр. В поселке действовала агитбригада, разбита волейбольная площадка, устроены пункт военной подготовки и диспансер, который в 1935 г. намечалось реорганизовать в медпункт. Для 30 детей был сооружен детский сад, летом детей вывозили за город. В отличие от зимы 1933/1934 гг., когда 60 детей в школьном возрасте слонялись по поселку, теперь все они поголовно посещали школу. Для школьников было выделено

два помещения, в которых они могли без помех делать домашние задания[306].

В других поселках условия были проще, хотя и вполне приемлемые. Самым «узким» местом оставались оборудование санитарных помещений и нехватка постельного белья. Отдельные поселения находились по-прежнему в плачевном состоянии. В Ворошиловском поселке в Лосе бани получились слишком маленькими, а около некоторых бараков устроена помойка. В поселке на Извозной уборные находились в «антисанитарном состоянии», не было умывальников и кухонь. Бараки были переполнены, грязны и представляли большую угрозу в случае пожара. Похожую картину можно было увидеть в поселке на Мясницкой.

Особенно тревожной была ситуация в Андреевском монастыре у подножия Воробьевых гор, который служил общежитием и в июне 1934 г. был передан в распоряжение Метрострою. На 80 кв. метрах ютились трое холостяков и 12 семей с 28 детьми. Печи дымили, в кухне не было стока, воду выливали из ведер прямо на улицу. За неимением столов обитатели ели, сидя на кроватях. Семья из четырех человек спала без простыней в одной кровати. Уже были случаи брюшного тифа[307].

Александр Шаширин, секретарь комсомола Метростроя, в начале декабря 1934 г. отмечал, что «абсолютное большинство» молодежи Метростроя живет в «чрезвычайно плохих условиях»[308]. Так, в «Ударнике Метростроя» осенью и зимой 1934 г. все еще публиковались материалы о том, как рабочие вынуждены спать без матрасов, подушек и одеял. Рабочие 5-й автобазы предпочитали ночевать в кабинах своих грузовиков[309]. Но если сравнить жалобы рабочих 1934 г. с предшествующими 1932–1933 гг., то становится очевидно, что в целом положение заметно улучшилось: жалобы на плачевное состояние бараков теперь уже не преобладали и относились не к поселкам вообще, а касались отдельно взятых бараков. Кроме того, выросли и сами требования: если в 1932–1933 гг. речь шла о таких элементар-

---

[306] Группа партийного и советского контроля при МК ВКП(б). Отчет о расследовании состояния домов Метростроя, 9–10 сентября 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 684. Л. 7); Группа партийного и советского контроля. Отчет о поселке в Лужнецком проезде, 10 сентября 1934 г. (там же. Л. 82–83).

[307] Группа партийного и советского контроля при МК ВКП(б). Отчет о расследовании состояния домов Метростроя, 9–10 сентября 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 684. Л. 8–10).

[308] ЦК ВЛКСМ. Обсуждение отчетов комитетов комсомола шахт № 18 и 21 Метростроя, 11 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 225).

[309] Ударник Метростроя. 5 сентября 1934 г. № 207. С. 3.

ных потребностях, как доставка лежаков и мешков с сеном, то теперь требовали уличного освещения, культурной программы, улучшения снабжения красных уголков газетами, играми, радиоприемниками и музыкальными инструментами[310].

Зимой 1934–1935 гг. вновь был инициирован «поход за культурный барак», чтобы привести жилой фонд в образцовый порядок к VII Всесоюзному съезду Советов (начало февраля 1935 г.)[311]. Несмотря на достигнутые успехи, эта цель пока еще оставалась недостижимой, как следует из отчета комсомольской бригады о бараках шахт № 18 и 21: «При проверке бригада обнаружила много недостатков.

В Лефортово 21 день не меняется постельное белье, слишком мало тумбочек, радио не работает, личные вещи рабочих находятся под головными валиками, нет кладовой. Такое же положение в Дубровском бараке. Вообще надо сказать, что это явление относится почти ко всем баракам. На 170 строителей, проживающих в южных бараках, выписывается три газеты, на 170 человек всего одни шахматы и шашки. Окна в комнатах закрываются плохо. Постельное белье меняется редко. Коменданта рабочие не видят, если он и появляется, то очень редко.

На Мясницкой положение не лучше. Кухня не работает уже несколько месяцев, нет шкафов, чтобы хранить вещи. Слишком мало музыкальных инструментов.

В бараках в Ростокино живут клопы, несмотря на многократные требования рабочих провести дезинфекцию. Комендант Хромов до сегодняшнего дня этого требования не выполнил и вообще не принимает во внимание пожелания рабочих.

В бараке на Потешной (16-я шахта) живет много людей, которые не имеют никакого отношения к шахте и Метрострою. В этом бараке процветает карточная игра, бывают случаи попоек. В барак совершенно нерегулярно приходят газеты. В ноябре месяце только десять раз приносили газеты.

В бараках в Лихоборах тоже не лучше. Сейчас там положение несколько выправилось. Там в домах ничего не было. Матрасы продавлены, постельных каркасов не хватало, не было умывальников, столов, кружек для питья. Правда, теперь этому бараку уделяет внимание не только шахта, но и комитет профсоюзов Метростроя. Убор-

---

[310] Там же. 26 сентября 1934. № 224. С. 3; 4 октября 1934. № 231. С. 3; 15 октября 1934. № 240. С. 3; Ударник Метростроя на Лоси. 28 сентября 1934. № 7–8. С. 1.

[311] Ударник Метростроя. 16 ноября 1934. № 266. С. 3.

ная находится на расстоянии 100 метров. Точно в таком же состоянии барак на Хуторской улице»[312].

«Поход за культурный барак» пришлось продлить до середины февраля 1935 г. В конечном итоге поселки в Лоси, на Мазутной и Несвижской ул. были признаны образцово-показательными. Рабочие других поселков продолжали жаловаться на протекающие крыши, грозящие обвалиться потолки, отсутствие бытовой утвари, дефектные печи, грязь и вонь[313]. В марте 1935 г. пришлось снова взяться за ремонт 280 бараков[314]. В поселке Лужнецкого проезда, который осенью 1934 г. еще расхваливали как поселок образцового содержания, рабочие жаловались, что – несмотря на повторные обещания – изношенные деревянные лежаки так и не были заменены железными кроватями[315].

6. Снабжение продовольствием и потребительскими товарами

Аналогичные проблемы, как и при обеспечении рабочих жильем, возникли при снабжении метростроевцев продуктами питания и товарами повседневного спроса. Несмотря на свой привилегированный статус «ударной стройки», Метрострой не избежал влияния продовольственного кризиса.

С марта 1929 г. в Москве была введена карточная система на продовольственные (хлеб, сахар, чай, животное масло, растительное масло, макаронные изделия, сельдь, мясо, яйца, картофель) и некоторые промышленные товары (например, одежда и мыло)[316]. За общим крахом системы снабжения в конце 1930 г. последовало введение в 1931 г. «закрытых распределителей», где продукты питания и потребительские товары выдавались по ордерам[317]. На крупных промышленных предприятиях были образованы «закрытые рабочие кооперативы» (ЗРК), в их магазинах приобрести товары по ордерам могли только занятые на данном предприятии. Закрытые рабочие кооперативы отличались от прочих учреждений потребительской кооперации тем, что они лучше снабжались государственными и кооперативными

---

312 Комитеты комсомола шахт 18 и 21. Отчетные доклады к заседанию 11 ноября 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 232–234).

313 Ударник Метростроя. 22 февраля 1935. № 43. С. 3.

314 Там же. 27 марта 1935. № 70. С. 3.

315 Там же. 5 апреля 1935. № 78. С. 3.

316 Hoffmann 1994. P. 146; Colton. 1995. P. 340.

317 Mosely P. E. 1930–1932. Some Vignettes of Soviet Life // *Survey*. 55 (1965). P. 63.

центральными органами, особенно это касалось товаров, которые на свободном рынке приобрести было или невозможно, или только по многократно завышенной кооперативной цене[318]. Несмотря на привилегии, которыми пользовались рабочие в этой двухклассовой системе – что, впрочем, порождало расцвет черного рынка ордеров, – система закрытых распределителей также не могла гарантировать надежного снабжения, прежде всего в период обострения продовольственного кризиса в 1932–1933 гг.[319]

В феврале 1932 г. резко выросли цены в кооперативных магазинах (мясо на 45 %, картофель на 43 %, сахар на 50 %, макароны на 75 %, обувь на 50 %, ткани на 100 % и т. д.)[320]. Население Москвы, опасаясь голода, запасалось продовольствием. Хлеб, сахар и мука на время исчезли из продажи[321]. Проблемы распределения вынудили власти отменить летом 1932 г. карточную систему на некоторые продовольственные товары. Основные продукты питания (хлеб, овсяные хлопья, мясо, сахар и растительное масло) вплоть до 1935 г. продолжали, впрочем, выдавать по карточкам. В 1928–1932 гг. потребление мяса семьями московских рабочих сократилось на 60 %, молочных продуктов – на 50 %. Компенсировать этот недостаток приходилось возросшим потреблением картофеля, хлеба и рыбы[322].

Выход из мясного кризиса в 1932 г. открыли в кролиководстве, затеяв гротескную пропагандистскую кампанию в пользу разведения этих животных: ученые публиковали статьи о ценности кроличьего мяса и повадках кроликов, в Москве была развернута крупная выставка по кролиководству[323]. На предприятиях стали в массовом масштабе разводить кроликов, которые, впрочем, во многих местах погибли из-за неподготовленности сотрудников, ответственных за это дело. Когда эта кампания исчерпала себя, новым продовольственным резервом объявили грибы. В дальнейшем пытались пропагандировать сбор и употребление в пищу улиток, однако этот «ресурс» не пользовался популярностью[324].

---

318 Deutsche Botschaft Moskau. Bericht. 2.2.1935. PA AA, R 83990.

319 Straus. 1991. P. 483–485; Hoffmann. 1994. P. 147.

320 Österreichische Botschaft Moskau. Beilage zum Bericht des Gesandten Pacher, 10.2.1932. ÖStA Wien, BMfAA, NPA, Karton 664.

321 Brief aus Moskau, 29. 2. 1932 // Piccard. 1962. S. 227.

322 Barber. Standard of Living. 1982. P. 110–111.

323 Österreichische Botschaft Moskau. Beilage zum Bericht des Gesandten Pacher, 19.5.1932. ÖStA Wien, BMfAA, NPA, Karton 664.

324 Lyons. 1937. P. 485–486.

В Москве дело не дошло до такого ужасающего голода, который пережили Украина и Северный Кавказ, однако по улицам столицы слонялись толпы нищих[325], и даже московские рабочие страдали от недоедания[326]. Один американский коммунист, работавший на Московском электрозаводе, сообщал, что в 1932 г. ежедневно рабочие падали за станком в голодные обмороки[327]. Австрийский посол характеризовал участников майской демонстрации трудящихся 1933 г. как «сплошь жалкие создания, у которых голод стоит в глазах»[328].

Зимой 1932–1933 г. в Москве открылись коммерческие магазины, где каждый мог купить мясо, яйца, овощи и одежду, однако по ценам, вдесятеро превышавшим уровень кооперативных лавок. От введения коммерческой торговли в наибольшем выигрыше оказались средние слои: технические специалисты и служащие, не имевшие доступна к закрытым распределителям и неплохо зарабатывавшие, только здесь могли приобрести труднодоступные продукты питания и одежду. Несмотря на фантастические цены, даже коммерческие магазины в 1932–1933 гг. снабжались в недостаточном объеме[329].

Дополнительно в 1932–1935 гг. действовали так называемые Торгсины[330], в которых товары повышенного качества продавались за драгоценные металлы или валюту. Цены на продовольственные товары в магазинах Торгсина лишь немного превышали уровень цен на мировом рынке и составляли небольшую долю той цены, которую приходилось платить в рублях в других магазинах. Каждый, кто имел драгоценные металлы в какой-либо форме (золотые зубы, обручальные кольца, серебряные украшения, серебряные оклады икон, монеты), мог обменять их в магазинах Торгсина на купоны[331], причем по весьма невыгодному курсу. Рабочие иногда сдавали в Торгсин семейные драгоценности, чтобы купить дорогие лекарства[332]. Не говоря о том, что лишь немногие располагали такой возможностью, но и они подвергались опасности, поскольку обладание золотом могло быть с легкостью истолковано ОГПУ как доказательство

---

325 Lyons. 1937. P. 492.

326 Deutsche Botschaft Moskau. Bericht des Lettischen Gesandten in Moskau, Beilage zum Bericht an das Auswärtige Amt, 15.6.1933. PA AA, R 31961.

327 Smith. 1937. P. 92.

328 Österreichische Botschaft Moskau. Bericht des Gesandten Pacher, 18.5.1933. ÖStA Wien, BMfAA, NPA, Karton 55.

329 Utley. 1949. P. 121–123.

330 Торгсин – магазин для торговли с иностранцами.

331 Utley. 1949. P. 123–124; Barmine. 1945. P. 289.

332 Smith. 1937. P. 129.

враждебного по отношению к пролетарскому государству утаивания ценностей[333].

Наряду с этим имелись закрытые магазины для функционеров, инженеров на ответственных постах, командиров Красной армии, писателей и иных лиц, пользовавшихся привилегиями. Эти магазины охранялись, доступ туда был возможен только по специальным пропускам[334]. Широкие массы не в состоянии были покупать товары ни в Торгсине, ни в коммерческих магазинах. Помимо кооперативных лавок продовольствие они могли приобрести только на рынке в обмен на другие товары[335]. После того как в 1929 г. крестьянские (колхозные) рынки были запрещены, в 1930 г. крестьянам вновь позволили торговать в Москве. В 1931 г. в Москве действовало 2 таких рынка, в конце 1932 г. – 43, большей частью на окраинах города. На этот источник в 1932 г. пришлось 15 % снабжения москвичей картофелем и 60 % – молоком и яйцами. Кроме того, в Москве на всем протяжении 1930-х гг. функционировал черный рынок продуктов питания, похищенных из колхозов[336].

Когда зимой 1932/1933 г. снабжение продовольствием грозило рухнуть и в городах, население которых до этого питалось за счет голодающих селян, наряду с ограничением притока населения в города (закон о паспортах) было заново отрегулировано снабжение рабочих на предприятиях. 4 декабря 1932 г. Совнарком СССР и ЦК ВКП(б) издали постановление, согласно которому на 262 перечисленных крупных предприятиях закрытые рабочие кооперативы (ЗРК) передавались в руки заводской администрации и реорганизовывались в отделы рабочего снабжения (ОРС). На прочих предприятиях промышленности и транспорта ЗРК продолжали существовать в форме кооперативов, но были подчинены заводскому руководству[337].

Таким образом, на крупные предприятия была возложена ответственность за снабжение своих рабочих. Система ордеров была сохранена, их выдавали рабочим вместе с заработной платой. При увольнении с предприятия рабочий был обязан вернуть все неиспользованные ордера. Отделы рабочего снабжения (ОРС) должны были сами покрывать потребность в продовольствии, которое отча-

333 Muggeridge. 1934. P. 146; Utley. 1949. P. 123.
334 Smith. 1937. P. 127.
335 Ibid.
336 Hoffmann. 1994. P. 154–156.
337 Deutsche Botschaft Moskau. Bericht. 6.12.1932. PA AA, R 83990.

сти производилось на собственных земельных участках, частью же закупалось в установленных правительством областях[338].

В конце 1932 – начале 1933 г. все крупные предприятия Москвы для снабжения своих рабочих обзавелись собственными подсобными сельскими хозяйствами. Результаты, впрочем, оказались неудовлетворительными из-за недостатка обученной рабочей силы, транспортных средств и складских помещений[339]. Другим способом обеспечить рабочих продовольствием служили соглашения с колхозами и районами о поставке на заводы определенного количества зерна, овощей и забитого скота[340], или так называемые самозаготовки: заводы посылали своих людей в колхозы, поручая им обеспечить прямую поставку урожая на предприятие, минуя систему нормального распределения[341]. Ни тот, ни другой способ не действовали бесперебойно[342].

Только в 1933–1934 гг. снабжение продуктами питания стабилизировалось. За три «хороших года», 1934–1936 гг., уровень жизни существенно вырос, хотя до начала Второй мировой войны так и не достиг уровня конца 1920-х гг.[343] Но несмотря на ухудшение положения по сравнению с 1920-ми гг., следует иметь в виду, что масса рабочих пришла на заводы и фабрики после 1928 г. и потому на собственном опыте не была знакома с исходным положением. Субъективно для этой массы сниженный стандарт жизни 1930-х гг. являлся улучшением, если сравнить их жизнь в городе с прежней деревенской[344].

Абстрагируясь от субъективных идентификаций, надо заметить, что рабочий класс распадался на несколько групп по объективным различиям в уровне жизни. Характерной для снабжения рабочих являлась иерархическая классовая система. Инструкцией Центрального комитета профсоюзов и Наркомата снабжения от 7 апреля 1931 г. рабочие-ударники пользовались преимуществом при снабжении продуктами питания и потребительскими товарами, а также при культурном обслуживании и предоставлении жилплощади. Профком предприятия совместно с администрацией обязан был составить список рабочих-ударников. Дополнительно к продовольственной карточке те получали карточку рабочего-ударника, действовавшую в течение

338 Deutsche Botschaft Moskau. Bericht. 2.2.1935. PA AA, R 83990.
339 Hoffmann. 1994. P. 150.
340 Straus. 1991. P. 480–481.
341 Ibid. P. 488.
342 Ibid. P. 491.
343 Ward. 1993. P. 83, 91.
344 См.: Schröder. 1988. S. 107.

месяца. При невыполнении производственного задания или нарушении трудовой дисциплины ее могли досрочно изъять[345]. Таким путем создавали материальный стимул для участия в «социалистическом соревновании», в итоге возник привилегированный слой, чей жизненный уровень заметно выделялся на общем фоне жизни рабочих, и этот слой подходил на роль инструмента повышения производительности труда и стабилизации иерархической системы на внутризаводском уровне[346].

С 1931 г. к привилегированным лицам относился также руководящий персонал предприятия, «специалисты». Им предоставлены были преимущественные права как при снабжении товарами, так и при распределении жилого фонда. Особые отделы для специалистов действовали в закрытых распределителях. У них имелись свои столовые и магазины, которые лучше снабжались[347].

Рабочие Метростроя в системе снабжения были приравнены к промышленным рабочим Москвы[348]. В январе–феврале 1932 г. начали организацию закрытого рабочего кооператива (ЗРК), но дело это затянулось. В июле 1932 г. при участках и в поселке Лось были устроены кролиководческие и свиноводческие хозяйства[349]. Но в августе сараев для животных еще не построили[350]. В Бронницах[351] Метрострою было отведено под собственный совхоз[352] 250 га земли. В 1932 г. здесь было посажено 60 га картофеля, 80 га овса, 14 га ржи, 7,5 га огурцов и 7,5 га капусты. Кроме того, для создания животноводческого хозяйства совхоз должен был приобрести 60 свиней и 250 голов крупного рогатого скота. План по снабжению овощами в июне 1932 г. совхоз выполнил только на одну треть[353]. В совхозе, в пос. Лось и на участках были построены овощехранилища[354].

---

345 ВЦСПС, Наркомснаб и Центросоюз. Инструкция, 7 апреля 1931 г. // Сборник важнейших постановлений по труду. 1932. С. 224–225.

346 Schröder. 1988. S. 309–311.

347 Ibid. S. 277; см. также: Rückkehrer. 1942. S. 67.

348 Бюро МГК ВКП(б). Постановление, 29 декабря 1931 г. // Сборник важнейших постановлений МК и МГК ВКП(б). 1932. С. 332.

349 Ротерт. Конъюнктурный отчет Метростроя за июль 1932 г. (ГАРФ. Ф. Р-7592. Оп. 7. Д. 163. Л. 14).

350 Ударник Метростроя. 17 августа 1932. № 4. С. 3.

351 Районный центр в 50 км к юго-востоку от Москвы, на берегу Москвы-реки.

352 Совхоз – советское хозяйство (государственное сельскохозяйственное предприятие).

353 Ударник Метростроя. 17 августа 1932. № 4. С. 3.

354 Совещание в правлении Метростроя. Протокол 37, 1 июля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 14. Л. 85).

Для уборки урожая профком Метростроя послал в Бронницы[355] 55 рабочих на 10 дней. Урожай, однако, далеко не оправдал ожиданий[356].

Затея с кролиководством на стройке спустя несколько недель закончилась плачевно. Дело велось столь дилетантским образом, что половина кроликов сдохла или была расхищена[357]. Положение не исправило и проведенное в октябре 1932 г. по приказу парткома «ударное» перемещение кроликов в Химки, северный пригород Москвы, поскольку большая часть животных погибла от голода[358].

В декабре 1932 г. партия констатировала «сильную засоренность» персонала рабочего кооператива «отсталыми и классово чуждыми элементами» и отдала распоряжение проверить надежность снабженческого аппарата. Особенно беспорядочно обстояло дело с выдачей ордеров и продовольственных карточек. В целях реализации принципа «снабжение по результатам труда» в будущем раз в месяц следовало оценивать достижения каждого рабочего, чтобы поощрить ударников[359].

В январе 1933 г. были вскрыты систематические хищения при выдаче ордеров. Весь персонал бюро по выдаче ордеров 5-го участка был арестован, однако и в последующие месяцы из бюро постоянно крали ордерные книжки[360].

Метрострой заключил договоры с Московским трестом столовых «Моснарпит» и районными трестами столовых об открытии столовых, киосков и буфетов[361]. В марте 1932 г. в пос. Лось была сдана в

---

[355] Заместитель начальника Метростроя Крутов. Приказ 150, 27 июля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 184).

[356] Партком Метростроя. Протокол открытого партийного собрания, 19 декабря 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 161. Л. 288).

[357] Ударник Метростроя. 26 октября 1932. № 28. С. 4.

[358] Партком Метростроя. Протокол открытого партийного собрания, 19 декабря 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 161. Л. 288). См. также: Ударник Метростроя. 26 октября 1932. № 28. С. 2; Заместитель начальника Метростроя Крутов. Приказ 202, 29 октября 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 259).

[359] Партком Метростроя. Протокол открытого партийного собрания, 19 декабря 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 161. Л. 289–291).

[360] МГСПС Информация о работе управления по выдаче ордеров Моссовета, б/д [1933 г.] (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 8. Д. 38. Л. 184).

[361] Заместитель начальника Метростроя Осколков. Конъюнктурный обзор по Метрострою за январь 1932 г., 8 февраля 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 11); Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за февраль 1932 г. (там же Л. 43).

эксплуатацию столовая на 2 тыс. чел.[362] Рабочие и служащие предприятий Метростроя вначале были прикреплены к близлежащим столовым треста «Моснарпит»[363]. Затем на участках были сооружены собственные столовые. Обстановка, цены и меню столовых с самого начала вызывали непрерывный поток жалоб со стороны рабочих[364]. На раздаче пищи образовывались длинные очереди, посуда и столовые приборы были плохо вымыты и их к тому же не хватало, еда отличалась однообразием, была невысокого качества и кроме того дорого обходилась[365].

В сентябре 1932 г. семь столовых Метростроя были переданы из подчинения районных трестов в ведение 12-го специального треста «Моснарпит». С ростом числа рабочих количество столовых увеличилось до 33. Они были устроены непосредственно на строительных объектах и в барачных поселках или же в зданиях, предоставленных в распоряжение Метростроя Моссоветом и Московским комитетом партии[366], и работали круглосуточно, чтобы обеспечить горячей пищей и рабочих ночной смены. В марте 1934 г. в столовых Метростроя (в организации к тому времени трудилось 45 тыс. рабочих) насчитывалось только 3411 посадочных мест, причем половина столовых находилась в поселках метростроевцев на окраинах города. Поэтому на строительных объектах помещения общепита были настолько переполнены, что рабочим приходилось тратить на обеденный перерыв по меньшей мере час, а в ряде мест и до двух часов[367]. Лучшие столовые были рассчитаны на 1,5 тыс. рабочих, но вынуждены были кормить до 3 тыс. чел. В других местах диспропорция была еще резче. Длинные очереди в столовую, низкое качество пищи и антисанитарная обстановка вызывали массовые жалобы. В 1933 г. из-за несвежей еды имели место пищевые отравления[368].

---

[362] Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за апрель 1932 г. (там же. Л. 84); Метрострой. Информационная записка бригаде МК ВКП(б), 11 марта 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 38. Л. 21).

[363] Метрострой. Информационная записка бригаде МК ВКП(б), 11 марта 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 38. Л. 21).

[364] Ударник Метростроя. 20 августа 1932. № 5. С. 4.

[365] Там же. 27 ноября 1932. № 38. С. 2.

[366] Президиум Моссовета. Протокол 8, 15–20 февраля 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Л. 159. Л. 93); Протокол 49, 21 октября 1933 г.; Протокол 50, 23 октября 1933 г. (там же. Л. 670, 683); Секретариат МГК ВКП(б). Протокол 81, 11 ноября 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 3. Д. 34. Л. 11).

[367] МГК ВЛКСМ. Стенограмма собрания комсомольцев, мобилизованных на Метрострой, 3 июня 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 67. Л. 8, 42).

[368] Стенограмма беседы с Голубковым, начальником 15-го треста снабжения, 7 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 270. Л. 1–5).

При скудном продовольственном обеспечении в 1932–1933 гг. даже установленный в марте 1933 г. Моссоветом «повышенный» ежедневный рацион для работавших под землей метростроевцев включал только 200 г ржаного хлеба, 8,3 г крупы, 46,7 г мяса, 6,7 г жиров и четверть литра молока[369]. Еще в феврале 1934 г. мобилизованные на строительство метро комсомольцы и члены профсоюза жаловались, что при напряженной работе они не наедаются досыта столовскими порциями[370].

Весной 1933 г. Ротерт также сетовал в Моссовете на «невыносимые» условия продовольственного снабжения своих рабочих. Положение выделенного Метрострою совхоза было катастрофическим, из-за проблем со снабжением Метрострой не мог нанять достаточное число рабочих[371]. К весенней посевной 1933 г. совхоз в Бронницах был очищен от «классово чуждых элементов», введено новое руководство. По причине исключительно трудных условий жизни в совхозе только с большими сложностями удалось привлечь сюда рабочих[372]. Посевные площади в совхозах превышали 800 гектаров[373]. 200 га было отведено для посадки овощей и раннего картофеля, по 100 га – под посевы ржи и овса, 141 га – под кормовую вику. В отношении к обрабатываемой площади скота было совсем немного, в июне 1933 г. имелось всего 80 лошадей, 50 коров, 50 свиноматок и 1 тыс. кроликов. Для расширения кролиководства были организованы особые совхозы[374]. Руководство совхозов явно не справлялось со своими обязанностями и даже забыло включить сезонных работников в списки на снабжение. Поскольку полевые работники могли оставить работу, весной 1933 г. Метрострой был вынужден послать в совхозы тонну хлеба и откомандировать туда еще 500 рабочих[375]. Урожай овощей во второй раз оказался плох. Кроме того, руковод-

---

369 Фракция ВКП(б) в Президиуме Моссовета. Постановление № 7, 9 марта 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 3. Д. 30. Л. 107).

370 Стенограмма беседы с комсомолкой Лукьяновой, 1-я дистанция, б/д [1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 32); МГСПС Отчет о вербовке рабочих московских предприятий на Метрострой, б/д [февраль 1934 г.] (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 8. Д. 36. Л. 77).

371 Ротерт – Булганину, 10 марта 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 100. Л. 190–192).

372 Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол 22, 7 апреля 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 5. Л. 62, 64).

373 Резолюции VIII Пленума 1934. С. 18.

374 Коллективный договор на 1933 г. // Ударник Метростроя. 29 июня 1933. № 113. С. 6.

375 Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол 31, 27 июня 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 6. Л. 165).

ство совхозов, несмотря на призывы профсоюзов, своевременно не позаботилось о строительстве овощехранилищ и заготовке емкостей для закваски овощей[376]. С серьезными трудностями совхозам пришлось бороться и в 1934 г.[377]

Отдельная столовая для инженерно-технического персонала впервые открылась в мае 1933 г.[378] В 1932 г. инженерно-техническая секция профсоюза Метростроя сетовала на отсутствие закрытого распределителя для своих членов и требовала создания собственной столовой[379]. «Условия жизни в 1932 г. были неудовлетворительными. Дошло до того, что мы были вынуждены питаться в рабочей столовой», – вспоминал позднее один из руководителей строительства[380]. Схожая ситуация наблюдалась и с привилегиями рабочих-ударников: в мае 1933 г. газета «Ударник Метростроя» обрушилась с критикой на то, что в ряде столовых не отдавалось никакого предпочтения ударникам. Как и все прочие, они должны были выстаивать в очередях и получать ту же еду. В лучшем случае в столовой им отводился особый угол. Лишь в немногих столовых ударникам предоставлялось усиленное питание[381].

Неудовлетворительное положение столовых стало постоянной темой на страницах производственных многотиражек и на партийных и профсоюзных собраниях. «Ударник Метростроя» периодически публиковал жалобы рабочих или сообщения «рабочих корреспондентов» (рабкоров)[382], описывавших безрадостную ситуацию с продовольственным снабжением. Приукрашивать ее не было смысла, поскольку каждый рабочий минимум раз в день буквально на себе испытывал реальное положение дел. Пресса всячески стремилась снизить остроту положения, позволяя в то же время рабочим выражать свое недовольство. Даже газета «Вечерняя Москва» предавала гласности эти огрехи[383].

---

[376] Там же. Протокол 48, 23 октября 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 6. Л. 64).

[377] Там же. Протокол 8, 26 февраля 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 231–232); Протокол 13, 3 апреля 1934 г. (Там же. Л. 184–187).

[378] Ударник Метростроя. 10 мая 1933. № 71. С. 2.

[379] Оргбюро ИТС Метростроя. Тезисы, б/д [июль 1932 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 30. Л. 26).

[380] См.: Стенограмма беседы с инж. Соколиным, начальником 2-й дистанции, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 113).

[381] Ударник Метростроя. 10 мая 1933. № 71. С. 2.

[382] К «рабкорам» относились рабочие, регулярно присылавшие свои материалы в производственную газету.

[383] Вечерняя Москва. 27 февраля 1934.

Когда вскрывались случаи завышения цен, порчи продуктов питания, загрязнения столовых и кухонь, уменьшенного отпуска хлеба и мяса, тогда регулярно разоблачали прокравшихся «классовых врагов», происки которых якобы наносили ущерб рабочим[384]. Московский комитет партии летом 1933 г. также констатировал «заражение» служебного персонала столовых и, уволив 63 человека, назначил новое руководство системы общепита[385]. В течение одного месяца 1933 г. на посту директора столовой шахты № 22 сменилось 11 человек[386].

В действительности не все огрехи можно свести к системно обусловленным ошибкам и общей ситуации с продовольственным снабжением. Когда одни и те же щи при одинаковой себестоимости стоили в одной столовой 80 коп., а в другой – 1 руб. 35 коп., когда в буфетах клиентов постоянно обвешивали или килограммами тащили мясо из столовой домой, так что тысячи порций исчезали бесследно, то, очевидно, речь надо вести о профнепригодности или криминальном образе действий отдельных личностей[387]. Производственная пропаганда использовала эти случаи в своих политических целях, направляя гнев рабочих против мнимых враждебных советской власти козлов отпущения: даже в том случае, когда виновным оказывался коммунист или комсомолец, упущения приписывались проискам «классового врага».

Обычную расхлябанность, алкоголизм, личное обогащение или семейственность на советских стройках относили к актам умышленного «саботажа»: «Для столовой № 11 типичны: пьянство, воровство, обвешивание, антисанитарная обстановка. Еда всегда плохая, несвежая и холодная, обслуживание плохое. Рабочие по часу сидят за столом. Главный повар Чижов вместе с буфетчиком Хохловым устраивает попойки, закуску для которых достают из столовой. “Легкая кавалерия” составила множество актов о малых порциях отпуска хлеба, мяса и сахара. Буфетчика уличили в воровстве колбасы, сыра и булочек. Заместитель директора столовой Федотов пьяница, разбазаривающий продовольствие, угощает своих друзей в столовой. 12 декабря он появился с компанией своих собутыльни-

---

[384] См., напр.: Ударник Метростроя. 20 сентября 1933. № 181. С. 4; 11 января 1934. № 11. С. 3.

[385] Секретариат МГК ВКП(б). Протокол 76, 31 августа 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 3. Д. 33. Л. 25).

[386] МГК ВЛКСМ. Стенограмма собрания комсомольцев, мобилизованных на Метрострой, 3 июня 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 67. Л. 1.).

[387] См., напр.: Ударник Метростроя. 20 сентября 1933. № 181. С. 4; 11 января 1934. № 11. С. 3.

ков и приказал их хорошо накормить. Все это происходило на глазах рабочих. Федотов и Чижов являются членами партии. Хохлов комсомолец. Речь идет о переродившихся пособниках классового врага, всеми средствами пытающихся саботировать питание рабочих и не страшащихся того, что могут отравить пищу: они бросали грязный неочищенный картофель в еду. Санитарной службой зарегистрировано 70 случаев острых желудочных заболеваний. На днях был составлен акт о несъедобном супе. Персонал столовой Федотов набирает с улицы, без паспортов и документов. [...] Таких федотовых и чижовых немало в столовых Метростроя, следует сорвать с них маски»[388].

В конце декабря 1933 г. система общепита Метростроя была реорганизована в собственный трест столовых, 15-й трест «Моснарпита»[389]. После передачи «Моснарпитом» новому тресту 12 столовых к апрелю 1934 г. Метрострой имел 45 столовых на 5775 посадочных мест. Благодаря улучшенной организации труда удалось сократить время стояния рабочих в очереди до 15–20 мин. и в течение часа обслужить 18 тыс. рабочих. За 10 дней в январе–феврале 1934 г. трижды сменялся директор треста столовых. Весь персонал был заменен, и по приказу Кагановича на Метрострой были откомандированы 21 «лучший» директор столовой и 33 повара с различных заводских кухонь Москвы. Главой отдела рабочего снабжения (ОРС) Каганович назначил руководителя городской торговой организации (горвнуторг) Дыхне[390]. В конце марта 1934 г. Московский комитет партии поручил Хрущеву направить отборные кадры на руководящие посты в системе снабжения Метростроя. Члены Московского комитета на две недели были освобождены от всех прочих обязанностей, чтобы посвятить себя исключительно проблемам общепита Метростроя[391].

К маю 1934 г. столовые прошли санобработку, были полностью снабжены приборами, тарелками и стаканами, так что рабочие теперь могли есть вилкой и ложкой, а не прямо грязными руками, что

---

[388] Там же. 11 января 1934. № 11. С. 3. Об использовании критики в качестве инструмента поиска и разоблачения классовых врагов и саботажников см. Гл. IV. 4. и IV. 5.

[389] Секретариат МГК ВКП(б). Протокол 85, 16 декабря 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 3. Д. 34. Л. 98).

[390] Стенограмма беседы с Голубковым, начальником 15-го треста снабжения, 7 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 270. Л. 4–11). Ср. также: Осипов, Марьяновский. 1935. С. 124.

[391] МК ВКП(б). Протокол совещания, 27 марта 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 208. Л. 36–37).

было обычным делом в некоторых столовых[392]. Энергетическая ценность питания в течение 1934 г. была повышена вдвое – со скудного уровня в 450–500 до 950–1000 килокалорий. В идеальном случае рабочие получали 19–20 дней в месяц мясо (200 г), 4–5 дней – рыбу. Обед из трех блюд стоил 1,30–1,50 руб.[393] В рамках социалистического соревнования летом 1934 г. были значительно улучшены внешний вид и меню столовых. Выбор вырос до 3–4 супов и 6–8 вторых блюд[394].

Рабочие были разделены на три категории: обычные, рабочие на подземных работах и кессонщики. Работавшие под землей наряду с теплым обедом получали в столовой и ужин. Кессонщикам полагалось по 9 кг мяса в месяц (прочим рабочим – по 3 кг) и больше молока. Ударники теперь в собственных обеденных помещениях получали усиленное питание, большей частью за счет дополнительных закусок[395].

На строительных участках были организованы буфеты. В первые годы здесь продавались только чай, сахар и хлеб. В 1934 г. ассортимент товаров и здесь был существенно расширен. Наряду с чаем и молоком рабочие могли подкрепиться бутербродами с маслом, сыром, свиной колбасой, рыбой, салатами, селедкой, картофельными оладьями, кашей и макаронами. Ежедневно для буфетов выпекалось свыше 100 тыс. так называемых «метростроевских» булочек (по 20 коп. за 54 г)[396].

Несмотря на все эти улучшения по сравнению с предшествующим периодом, поток жалоб на положение дел в столовых не иссякал до конца 1934 г. В ряде столовых, как и прежде, подавали только щи и вываренную соленую рыбу с капустой[397] или переработанную рыбу «второй свежести». Санитарное положение в столовых даже летом 1934 г. никак нельзя было назвать удовлетворительным[398]. Персонал столовых и даже члены контрольных бригад снабжали себя лучши-

---

392 Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол 11, 16 марта 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 210).

393 Стенограмма беседы с Голубковым, 7 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 270. Л. 4–11). Ср. также: Осипов, Марьяновский. 1935. С. 124.

394 Ср. также: Осипов, Марьяновский. 1935. С. 124.

395 Стенограмма беседы с Голубковым, 7 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 270. Л. 12–13).

396 Там же. Л. 10–11.

397 Ударник Метростроя. 5 сентября 1933. № 207. С. 3; 4 октября 1934. № 231. С. 3.

398 Информационная группа при парторге Метростроя. Материал о качестве работы на шахтах, 17 июля 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 143. Л. 21).

ми продуктами[399]. Руководство 15-го треста каждый раз реагировало на критику в печати увольнением начальника соответствующей столовой. В столовой № 40 таким путем летом–осенью 1934 г. каждые 10 дней появлялся новый директор, хотя по сути ничего не менялось[400].

На стройплощадках и в поселках Метростроя была образована сеть специальных продовольственных магазинов и киосков для рабочих[401]. В марте 1934 г. отдел рабочего снабжения (ОРС) Метростроя открыл 24 торговых точки, большей частью располагавшихся в палатках. Организация дела была плохой, управленческий аппарат раздут при одновременной нехватке продавцов. Помещения были забиты пустой тарой, продукты портились, в то время как рабочим приходилось часами выстаивать в очередях, чтобы приобрести товары по карточкам. Громадное количество продовольствия было расхищено[402]. При почти всех закрытых рабочих кооперативах Метростроя в 1933 г. сложились нелегальные базары, на которых рабочие «спекулировали» продуктами питания[403]. На черном рынке оседали также тысячи пропусков в закрытые распределители Метростроя. В феврале 1934 г. отдел рабочего снабжения выписал на 12 тыс. пропусков больше, чем всего числилось занятых на Метрострое. В столовые было оформлено даже почти 15 тыс. «излишних» пропусков. Часто уволенные или бежавшие со стройки рабочие сохраняли свои пропуска. Количество удостоверений ударника также превышало реальное число этих рабочих. На рынке в Сокольниках можно было за 15 руб. приобрести пропуск в любое торговое заведение Метростроя[404].

Чтобы остановить растущие злоупотребления и черную торговлю, в июне 1934 г. Московский горком партии распорядился ввести на Метрострое новые удостоверения и пропуска, которые существенно отличались от обычных документов. Пропуска печатались не просто типографским способом, а на Гознаке, где изготавливались банкноты, чтобы защитить их от подделок. Выдачей удостоверений и про-

---

[399] Ударник Метростроя. 5 сентября 1933. № 207. С. 3; 21 сентября 1934. № 220. С. 3.

[400] Там же. 4 октября 1934. № 231. С. 3.

[401] Осипов, Марьяновский. 1935. С. 125.

[402] Ударник Метростроя. 21 марта 1934. № 66. С. 4.

[403] Там же. 26 июля 1933. № 135. С. 4.

[404] Там же. 16 февраля 1934. № 39. С. 3; 19 февраля 1934. № 41. С. 3.

пусков на строительных объектах ведали избранные комсомольцы и члены партии[405].

7. Заработная плата и рабочее время

До 1930 г. структура заработной платы в Советском Союзе была аналогична западноевропейской. Квалифицированные рабочие получали в среднем 70–100 руб. в месяц, причем серьезных различий между ними не имелось[406]. В своей речи о «Шести условиях» 23 июня 1931 г. Сталин указал новый путь: он потребовал покончить с «уравниловкой» и существенно повысить оплату труда квалифицированных рабочих, чтобы с помощью материального стимула способствовать образованию эффективного ядра в рабочем коллективе предприятия[407].

Тарифная реформа 1931 г. разделила рабочих с повременной заработной платой на 7 разрядов, получавших ежедневно от 2,30 до 7,60 руб., рабочих сдельной (аккордной) системы оплаты – на 8 разрядов, зарабатывавших в день от 3,5 до 13 руб. Высококвалифицированные рабочие отныне могли получать в 3,5 раза больше необученных рабочих. Снижение в начале 1930-х гг. реальной заработной платы в связи с резким ростом цен раздробило рабочий класс на слои, чье положение очевидно ухудшилось, а также такие группы, которые смогли сохранить или даже улучшить свой жизненный уровень. Таким путем режим осознанно содействовал образованию «рабочей аристократии», на которую мог опираться в дальнейшем[408].

Впрочем, реализации тарифной реформы мешала введенная одновременно система сдельной оплаты труда, с помощью которой стремились повысить производительность труда, поскольку при сдельной оплате различия в размере заработка были резче, чем при повременной тарифной сетке. Оба подхода нередко, правда, удавалось обойти с молчаливого согласия администрации и рабочих, повышая в целом зарплату и устанавливая столь низкие нормы выработки, что их было легко перевыполнить. Рост заработной платы в начале 1930-х гг. во всяком случае опережал повышение производительности труда[409].

---

405 Бюро МГК ВКП(б). Протокол 8, 14 июня 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 15. Л. 107); Хвесин – секретарю МГК ВКП(б) Когану, 22 июня 1934 г. (Там же. Л. 110).

406 Rückkehrer berichten über die Sowjetunion. S. 17.

407 Straus. 1991. P. 597.

408 См.: Schroeder. 1988. S. 620–621.

409 Straus. 1991. P. 620–621. Ср.: Andrle. How Backward Workers. 1985. P. 156–164.

Тарифной реформой 1931 г. была введена серьезная дифференциация оплаты труда не только внутри рабочего класса, но и между рабочими, служащими и инженерно-техническим персоналом. Разрыв между заработком рабочего и инженера увеличился. К тому же 8 января 1932 г. был отменен так называемый партмаксимум. До 1931 г. для членов партии действовал лимит доходов, который в Москве составлял около 300 руб. в месяц. Таким образом, члены партии на руководящих постах, – абстрагируясь от других привилегий, которыми они пользовались, – в материальном плане проигрывали своим беспартийным коллегам. Постановлением Центрального комитета ВКП(б) от 8 января 1932 г. устанавливались следующие нормативы денежных окладов руководящего состава: директорам металлургических заводов, крупных строек и предприятий с числом рабочих более 5 тыс. чел. назначался месячный оклад в 700 руб., прочим хозяйственным руководителям – от 600 до 650 руб. На практике эти нормы были вскоре превзойдены[410].

Цифровые данные о среднемесячной зарплате в строительстве отражают значительную разницу между рабочими и инженерами, которая еще более возросла в ходе повышения зарплат в 1933 г., но в 1934 г. ситуация снова выровнялась (см. табл. 15 и рис. 25).

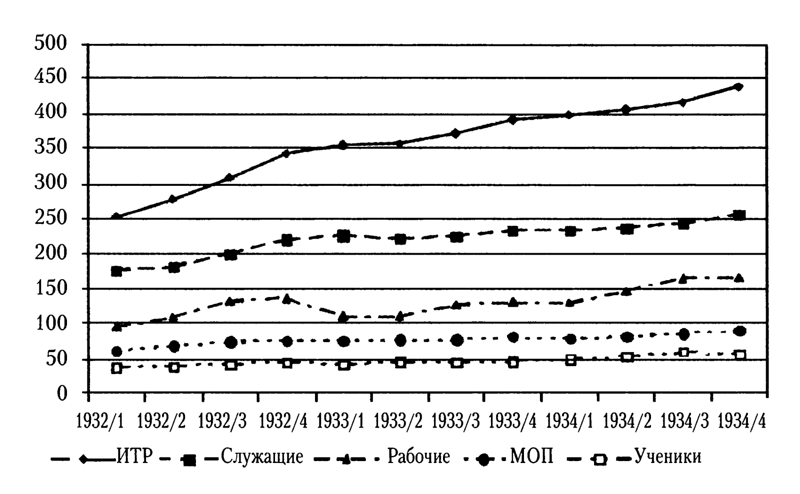


Рис. 25. Среднемесячная заработная плата в строительстве, 1932–1934 гг.

[410] См.: Schroeder. 1988. S. 274–276.

Таблица 15

Среднемесячная заработная плата в строительстве (руб.), 1932–1934 гг.[411]

Год/ квартал	Рабочие (100 %)	Инженерно-технические работники (ИТР)		Служащие		Младший обслуживающий персонал (МОП)	Ученики
		абс.	в % к рабочим	абс.	в % к рабочим		
1932/1	95,52	252,52	264,4	176,59	184,9	60,76	37,43
1932/2	109,69	277,73	253,2	182,18	166,1	68,65	39,43
1932/3	132,02	309,02	234,1	200,07	151,5	74,04	42,42
1932/4	136,73	342,99	250,9	220,14	161,0	75,82	45,15
1933/1	109,97	355,51	323,3	226,06	205,6	75,20	41,47
1933/2	109,99	357,36	324,9	221,24	201,1	76,39	45,61
1933/3	126,75	372,16	293,6	225,22	177,7	76,68	44,57
1933/4	130,07	392,32	301,6	232,48	178,7	80,19	45,92
1934/1	128,82	398,24	309,1	232,42	180,4	77,59	48,99
1934/2	146,37	405,27	276,9	236,42	161,5	80,89	52,64
1934/3	165,03	415,80	252,0	242,27	146,8	85,02	59,91
1934/4	166,09	438,34	263,9	255,41	153,8	88,67	56,49
В среднем за год							
1932	114,75	304,42	265,3	200,00	174,3	68,92	41,58
1933	121,00	369,17	305,1	226,17	186,9	80,19	45,33
1934	151,99	414,49	272,7	241,44	159,9	82,88	53,91

Номинальный рост зарплаты сводился на нет параллельным резким ростом цен[412]. Реальный доход, который в 1927 г. впервые превысил уровень 1913 г., во время первых пятилеток снизился и вновь достиг уровня 1927 г. только в послевоенный период[413]. Из данных профсоюзной статистики о бюджете рабочей семьи следует, что в 1931–1934 гг. советский рабочий вынужден был в среднем затрачивать на продукты питания 70–80 % своего чистого заработка[414], характерный показатель чрезвычайно низкого жизненного уровня. Накануне Первой мировой войны затраты на питание составляли 40–50 % расходов рабочего[415]. Американский рабочий, в начале 1930-х гг. трудившийся на Московском электрозаводе, сообщал, что за вычетом более или менее «добровольных» взносов на займы

[411] Труд в СССР за 1933 год. С. 75; Труд в СССР за 1934 год. С. 199.
[412] См.: Schroeder. 1988. S. 101. О росте цен см. также: Малафеев. 1964.
[413] Haumann. 1992. S. 1273–1274.
[414] Труд в СССР за 1934 год. С. 267.
[415] Haumann. 1992. S. 1274.

индустриализации[416], выплат в кооперативы и рекомендованные политические организации[417] рабочему оставалось на пропитание его семьи столь мало, что хватало лишь на черный хлеб. На прочие продукты и одежду денег чаще всего не хватало. Рабочие поэтому вынуждены были прибегать к «спекуляции» продовольственными товарами, чтобы раздобыть дополнительно денег[418]. Представление о покупательной способности рабочих помогают составить приведенные в табл. 16 данные о ценах на важнейшие продукты питания и потребительские товары.

Должностные оклады созданных осенью и зимой 1931 г. первых отделов Метростроя уже обозначили значительную дифференциацию: начальники отделов получали в месяц 650–750 руб., их заместители – 550–650, обычные инженеры – 300–350, десятники – 150–300 и рабочие – от 75 до 100 руб. Уборщицам, курьерам и сторожам приходилось довольствоваться 65 руб.[419] В отношении рабочих на строительных площадках серьезные различия зависели от результатов их работы и квалификации. Необученные разнорабочие в январе 1932 г. зарабатывали 2,54 руб. в день, землекопы – 3,91 руб., плотники 4,03, бетонщики 6,50 и проходчики, которые особо требовались на строительстве метро, – даже 9,92 руб.[420]

На основе постановления Московского горкома партии от 29 декабря 1931 г. метростроевцы по уровню зарплаты были приравнены к московским промышленным рабочим, т. е. более высоко оплачивались по сравнению с обычными строительными рабочими[421].

---

[416] В ходе подписки на облигации займов на рабочих оказывалось сильное давление. Как правило, на займы подписывались в пределах 10 % заработка. Фактически речь шла не о займе, а об особом налоге на дело индустриализации. Внесенные рабочими средства им никогда не были возвращены (Smyth. 1937. P. 112).

[417] От рабочих ожидали, что они должны состоять минимум в двух общественных организациях, например Организации помощи селу, Международной организации помощи рабочим (МОПР), Обществе содействия авиации и обороне (Осоавиахим) или в Обществе содействия строительству автодорог (Автодор) (Smyth. 1937. P. 113).

[418] Smyth. 1937. P. 115.

[419] Ротерт. Таблица должностных окладов Технического отдела, б/д [сентябрь 1931 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 1. Л. 9); Заместитель начальника Метростроя Финкель. Списки должностных окладов различных отделов, 4 октября 1931 г. (там же. Л. 13–17); Ротерт. Приказ № 30, 29 января 1932 г. (там же. Д. 9. Л. 18).

[420] Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за январь–октябрь 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 395. Л. 211).

[421] Бюро МГК ВКП(б). Постановление, 29 декабря 1931 г. // Сборник важнейших постановлений МК И МГК ВКП(б) 1932. С. 331.

Таблица 16

Цены на продукты питания и потребительские товары по состоянию на конец 1934 г. (руб.)[422]

Наименование и единица измерения товара	Закрытые рабочие кооперативы (ОРС)	Государственные магазины
Хлеб ржаной, 1 кг	1,00	1,00
Хлеб пшеничный, в зависимости от качества, 1 кг	3,40	3,40–8,00
Мука ржаная, 1 кг	2,50	2,50
Мука пшеничная, в зависимости от качества, 1 кг	3,40	3,40–10,00
Макаронные изделия, 1 кг	5,00	5,00
Картофель, 1 кг	0,55	–
Говядина, в зависимости от качества, 1 кг	3,28–5,00	12,00–16,00
Свинина, в зависимости от качества, 1 кг	5,10–16,00	16,00–25,00
Колбаса, в зависимости от качества, 1 кг	12,00–35,00	25,00–50,00
Рыба, в зависимости от качества, 1 кг	2,50–10,00	12,00–25,00
Молоко, 1 л	–	5,00
Масло, 1 кг	7,75	40,00
Яйца, 10 шт.	–	12,00
Сахар, 1 кг	2,00	15,00
Обувь из парусины, пара	35,00	75,00
Кожаная обувь, в зависимости от качества	55,00–75,00	150,00–350,00
Хлопчатобумажное платье	40,00	60,00

Размер заработной платы устанавливался коллективным договором, который заключал профсоюз с руководством предприятия в рамках законодательного регулирования трудовых отношений[423].

[422] Бюро МГК ВКП(б). Постановление, 29 декабря 1931 г. // Сборник важнейших постановлений МК И МГК ВКП(б) 1932. С. 129–130. Смит, несколько лет проведший в Москве в качестве рабочего, зафиксировал средние цены, с которыми он сталкивался в московских магазинах. Кооперативные цены на хлеб и зерновые продукты были теми же, что вступили в силу 1 января 1935 г., с отменой продовольственных карточек. Подлежавшие прежде карточному распределению продукты в кооперативах были дешевле, чем в государственных магазинах. Приводимые Смитом цены почти полностью совпадают с прейскурантом, переправленным в июне 1935 г. немецким посольством в Москве во внешнеполитическое ведомство Германии („Die Bedürfnisse der Städter in der Sovet-Union und ihre Befriedigung." Denkschrift des Russisch-deutschen Klubs, 12.6.1935. PA AA, R 83990).

[423] Понятия «коллективный договор» и «профсоюз» в советском контексте имели иное значение, чем в условиях рыночной экономики. Об автономном представительстве интересов рабочих профсоюзами в Советском Союзе 1930-х гг. не могло быть и речи. Коллективный договор был нацелен не столько на рост зарплаты и улучшение условий труда рабочих, сколько на повышение производительности, укрепление дис-

Несмотря на соответствующие распоряжения администрации, на отдельных стройках постоянно встречались отклонения от системы тарифной оплаты. Чтобы не растерять рабочих, некоторые руководители строительных объектов оплачивали фиктивную работу или завышали на бумаге объем сделанного[424].

В августе 1932 г. на строительстве метро была введена сдельная (аккордная) система оплаты, призванная создать дополнительный стимул для подъема производительности[425]. При сдельной оплате на карточке должны были фиксироваться производственное задание и его финансовый эквивалент[426]. На практике же в 1932–1933 гг. по большей части происходило так, что из-за новизны работ не могли установить подходящих норм, и потому производственное задание формулировалось уже после окончания работ, что создавало возможность для манипуляций и доводило систему до абсурда. В итоге имело место постоянное превышение фонда заработной платы, причем высокие заработки никак не соответствовали росту производительности труда[427].

В заключенном в июне 1933 г. коллективном договоре вторично содержалось требование о переводе в целях стимулирования минимум 90 % рабочих на сдельную оплату труда, а также об утверждении технических норм для 30 % основных работ[428]. Другими словами, совершенный годом ранее перевод на сдельную оплату труда не достиг предусмотренного объема, и для преобладающей части рабочих не существовало норм, на базе которых можно было бы рассчитать сдельную оплату.

Средняя поденная зарплата рабочего была установлена на уровне 6,06 руб., что соответствовало месячному заработку в размере около 150 руб. Однако ввиду разделения рабочих на 6 разрядов и 5 тарифов с разбросом ежедневного заработка от 1,70 до 10,55 руб. средняя поденная оплата оставалась не более чем статистической величиной (см. табл. 17).

циплины и обеспечение выполнения плановых заданий (см. коллективный договор Метростроя на 1933 г. в издании: Ударник Метростроя. 29 июня 1933. № 113. С. 3–6). О функциях и задачах профсоюзов см. также Гл. VI. 3.

[424] См., напр.: начальник Метростроя Крутов. Приказ № 192, 17 октября 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 248).

[425] Ударник Метростроя. 10 августа 1932. № 2. С. 2.

[426] Метрострой. Конъюнктурный отчет участка МЧ-1, июль 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 26. Л. 4).

[427] Ударник Метростроя. 3 июля 1933. № 2. С. 2.

[428] См.: Коллективный договор Метростроя на 1933 г. // Ударник Метростроя. 29 июня 1933. № 113. С. 4.

Таблица 17

Зарплата рабочих Метростроя по коллективному договору на 1933 г. (руб.)[429]

Разряд по тарифной сетке	1	2	3	4	5	6
Коэффициент	1,0	1,23	1,51	1,86	2,30	2,85
Ежедневный тариф строительного рабочего, повременная оплата	1,70	2,57	2,99	3,16	3,91	4,85
Ежедневный тариф строительного рабочего, сдельная оплата	2,75	3,38	4,15	5,11	6,32	7,83
Ежедневный тариф рабочего-металлиста, повременная оплата	2,10	2,58	3,17	3,90	4,84	5,98
Ежедневный тариф рабочего-металлиста, сдельная оплата	3,45	4,24	5,21	6,42	7,94	9,83
Ежедневный тариф рабочего ведущих профессий на подземных работах, сдельная оплата	3,70	4,55	5,59	6,88	8,51	10,55

Разряды 1–3 предусматривались для неквалифицированной рабочей силы, разряды 4–6 – для квалифицированных рабочих, десятников и бригадиров. Мобилизованные комсомольцы, как правило, начинали с 3-го разряда и через месяц им присваивался 4-й разряд. Спустя несколько месяцев большинство достигало 5-го разряда[430].

Если по вине рабочего работа была выполнена неудовлетворительно, то в зависимости от тяжести изъянов она оплачивалась лишь частично или вовсе не оплачивалась. Если рабочий оказывался не виноват, то весь допущенный брак оплачивался в размере двух третей повременной оплаты. За последующие улучшения, проведенные на основе изменений конструкции, рабочие получали зарплату в полном объеме. За приостановку работ по собственной вине зарплата не начислялась, перебой в работе вследствие внешних обстоятельств оплачивался в половинном размере повременной оплаты[431].

Оклады руководителей, инженеров и служащих были существенно повышены по сравнению с начальной фазой строительства: штат-

---

[429] Ударник Метростроя. 29 июня 1933. № 113. С. 4. К рабочим-металлистам были отнесены те, кто занимался металлообработкой, монтажом конструкций, электромонтажом, кузнечными, сварочными, канализационными и компрессорными работами. «Ведущими профессиями» считались квалифицированные рабочие следующих специальностей: проходчики, плотники, бетонщики, арматурщики, изолировщики, машинисты, бурильщики, кессонщики.

[430] Ср.: Стенограмма беседы с комсомолкой Устиновой, шахта 18–18 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 154–157); то же с бригадиром Абрамовым, шахта 9–9 бис (там же. Д. 310. Л. 83, 92).

[431] Ударник Метростроя. 29 июня 1933. № 113. С. 5.

ное расписание от 1 июля 1933 г. предусматривало для начальника Метростроя месячный оклад в размере 2 тыс. руб., его заместители получали от 750 до 900 руб. Зарплата главного инженера составляла 1200 руб., руководителя отдела – 300–700 руб., инженера – 400–500 руб., техника – 350 руб., женщины-врача – 325 руб., секретарши – 225 руб.[432] Руководящий и технический аппарат на строительных площадках получал от 300 до 1100 руб. (см. табл. 18).

Таблица 18

Месячный оклад инженерно-технического персонала шахт и дистанций на 1 июня 1933 г. (руб.)[433]

Должность	Оклад
Начальник шахты или дистанции	900–1100
Заместитель начальника по технической части	750–900
Заместитель начальника по хозяйственной части	500–600
Сменный инженер	600–700
Сменный техник	450–550
Сменный мастер	325–400
Главный мастер	385–475
Мастер	300–400
Главный техник, нормировщик	400–550

В июле 1933 г. Каганович отдал приказ ввести на Метрострое сдельно-прогрессивную форму оплаты труда[434]. Распоряжение, однако, вступило в силу спустя полгода, когда оно было повторено и точнее изложено в постановлении Московского комитета партии от 29 декабря 1933 г.: с 1 января 1934 г. Метрострой обязывался ввести прогрессивно-премиальную систему оплаты труда ведущих профессий (проходчики, плотники, бурильщики, каменщики, бетонщики, изолировщики, землекопы) на основе норм, ориентированных на нормировку горнопроходческих работ и прокладку тоннелей. Начальники строительных объектов могли по своему усмотрению повышать или понижать нормы в пределах 10 %. Руководящему персоналу были обещаны премии, если на вверенном им участке будет перевыполнен месячный план[435].

[432] Метрострой. Штатное расписание руководящего аппарата, 1 июля 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 45. Л. 100–104).

[433] Абакумов. Приказ 189, 31 мая 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 170. Л. 110).

[434] Совещание у Кагановича. Протокол, 11 июля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 45. Л. 51).

[435] МК, МГК ВКП(б), Обл- и Горисполком. Постановление, 29 декабря 1933 г. // Метрострой. 1933. № 11–12. С. 11–12.

Прогрессивно-премиальная система оплаты базировалась на том, что перевыполнение бригадой плана было связано с непропорционально высоким приростом зарплаты. При выполнении плана на 125 % сверхплановое достижение оплачивалось даже в двойном размере (см. табл. 19).

Таблица 19

Прогрессивно-премиальная система оплаты труда на Метрострое[436]

Выполнение плана (%)	Доплата за каждый процент перевыполнения начиная со 101 % (%)
100–110	25
110–125	50
Свыше 125	100

Каждая бригада в начале месяца обязывалась получить производственное задание, причем следовало точно определить физический объем работ, сроки и количество занятых на выполнении задания рабочих. В конце месяца подсчитывался фактический объем проведенных работ, что было непросто в случае, если в бригаду входили рабочие различных разрядов или изменялось количество ее членов[437]. До тех пор пока трудовые нормы не были подкреплены основательными данными – до конца 1933 г. только для 38,5 % основных подземных работ нормировочное бюро Метростроя разработало технические нормы, базировавшиеся на хронометрическом анализе трудового процесса[438], – эта система неминуемо порождала излишние выплаты. Уже при прямой сдельной оплате, которую к концу 1933 г. получали 83 % метростроевцев[439], отдельные строи-

[436] Метрострой. Положение о прогрессивной оплате труда, б/д [январь 1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 215. Л. 104).

[437] Ср. примеры расчетов в Положении о прогрессивной оплате труда (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 215. Л. 105–106).

[438] Президиум МОК Желдоршосстрой. Протокол 7, 16 февраля 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 242). При хронометрическом анализе комплексный трудовой процесс разбивается на отдельные фазы (покоя, движения, отдыха), которые измеряются ручным секундомером. Этот метод основывается на опыте подсчета рабочего времени Фредерика Тейлора (1856–1915) и его доктрине «научного менеджмента» (Scientific Management) или тейлоризма ("Taylorismus"), с воодушевлением воспринятой в Советском Союзе в 1920-е гг. Алексей Гастев, советский рабочий поэт и профсоюзный лидер, при поддержке Ленина создал Центральный Институт труда и положил начало советскому тейлоризму, пав в 1930-е гг. жертвой сталинского террора (Hughes. 1991. P. 195–197, 254–262. Ср. также: Beissinger. 1988. P. 59–90, 140–141; Traub. 1978; Bailes. Alexei Gastev. 1977; Smith. Taylorism. 1983; Tatur. 1983).

[439] Президиум МОК Желдоршосстрой. Протокол 7, 16 февраля 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 243).

тельные объекты значительно превысили фонд заработной платы, шахта № 13 в июле 1933 г. – на 77 %, в августе – на 335 %, сентябре – на 117 % и в октябре – на 7 %. Рабочие получили дополнительные выплаты за сверхурочные и аккордные работы, хотя шахта не выполнила план[440]. При невыполнении нормы рабочие получали гарантированную минимальную зарплату[441]. В январе 1934 г. на партконференции Метростроя констатировалось, что трудовые нормы низки и многие бригады без особых усилий перевыполняют план на 140, 150 и даже на 190 %. Широко распространена была и неправильная тарификация рабочих: случалось, что вновь принятый на стройку рабочий без квалификации сразу же получал четвертый разряд[442].

На большинстве шахт и дистанций в феврале–марте 1934 г. резко возросли заработки по прогрессивной шкале, в то время как производительность труда снизилась[443]. В результате отсутствия нормировки или произвольно установленных норм в мае 1934 г. имели место случаи, когда одна и та же работа на разных шахтах или даже на одной шахте оплачивалась по-разному[444]. На многих объектах деньги перечислялись за работы, которые не были в действительности выполнены. С другой стороны, достаточно часто при расчете зарплаты рабочих обманывали[445]. К тому же нередко задерживали выдачу зарплаты, особенно в 1932–1933 гг., но и вплоть до марта 1935 г.[446]

Средний ежедневный заработок метростроевцев намного превышал уровень зарплат в железнодорожном строительстве. В 1933 г. метростроевец получал в день в среднем 7,03 руб., в 1934 г. даже 10,33 руб., тогда как железнодорожный строитель соответственно

---

440 Там же. Протокол 53, 23 ноября 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 6. Л. 30).

441 Там же. Протокол 7, 16 февраля 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 243).

442 Партком Метростроя. Стенограмма I Партийной конференции, 9 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 133. Л. 199–201). Ср. также: Президиум МОК Желдоршосстроя. Протокол 53, 23 ноября 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 6. Л. 30).

443 Усилить работу по организации труда // Метрострой. 1934. № 3. С. 3.

444 Пленум Моссовета. Протокол 19, 16 июля 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 5. Д. 15. Л. 96–97); Кессонная группа Метростроя. Стенограмма технико-производственной конференции, 25–26 мая 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 156. Л. 46).

445 Кессонная группа Метростроя. Стенограмма технико-производственной конференции, 25–26 мая 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 156. Л. 138).

446 Стенограмма беседы со штукатуром Максом Мильке, шахта 22, 11 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 40); Вечер воспоминаний на шахте 29, 5 февраля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 25–26); Группа партийного и советского контроля при МК ВКП(б). Постановление, 1 апреля 1934 г. (ЦГПМО. Ф. 792. Оп. 6. Д. 38. Л. 1).

только 4,74 и 5,80 руб.[447] Однако в зависимости от квалификации, сферы деятельности, готовности к выполнению задания и внешних обстоятельств (организация труда, снабжение материалами, инструменты, сложность работы, производственный травматизм и т. д.) метростроевцы в отдельных конкретных случаях получали весьма различную зарплату, и потому все данные о среднем заработке имеют невысокую информативную ценность.

В табл. 20 представлены примеры зарплат, основанные на данных по отдельным метростроевцам, сколько они зарабатывали в 1933–1934 гг. при введении тарифной системы, т. е. сколько получал рабочий в своей бригаде осенью 1934 г. Особенно высокие зарплаты появились при премиально-прогрессивной системе. Предположительно, прогрессивная оплата стала одной из причин явно заниженной оплаты труда женщин. При тяжелой физической работе они не могли столь же легко перевыполнять план, как мужчины.

Таблица 20

Ежемесячный заработок метростроевцев по тарифной сетке 1–6 разрядов (руб.), 1933–1934 гг.

Рабочий (рабочая)	1	2	3	4	5	6
Устинова, бригадир*			230	300	400	500–700
Абрамов, бригадир*2			400			700
Здоровихин, бригадир*3				300		400
Лушник, бригадир (о членах своей бригады)*4	500			700	900	1200
Колоколов, бригадир (то же)*5			450		450–750	926
Владимиров, бригадир (то же)*6			360–400			800
Одрова, бетонщица*7			250–300			
Суханова, бетонщица*8				400		
Шахова, бетонщица*9				280		
Зебролина, рабочая*10			170		400	
Моргунова, рабочая*11			150–200	200–250		

[447] Отчет ЦК Союза железнодорожного строительства и метрополитена СССР, окт. 1934 – окт. 1937 г. М., 1937. С. 56.

Окончание табл.

Рабочий (рабочая)	1	2	3	4	5	6
Помялова, изолировщица*12			180	220		
Адаскина, лебедчица*13		140	160	210		

* Стенограмма беседы с бригадиром Устиновой, шахта 18, 17 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 62; Д. 307. Л. 157).

*2 То же с бригадиром Абрамовым, шахта 9–9 бис, 2 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 310. Л. 83, 92, 94).

*3 То же с бригадиром Здоровихиным, шахта 15, 4 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 139).

*4 То же с бригадиром Лушником, шахта 12 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 40).

*5 То же с бригадиром Колоколовым, шахта 8, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 127).

*6 То же с бригадиром Владимировым, шахта 18 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 158).

*7 То же с бетонщицей Одровой, 1-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 14).

*8 То же с бетонщицей Сухановой, шахта 10–11, 25 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 121, 124).

*9 То же с бетонщицей Шаховой, шахта 13 бис, 1 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 136).

*10 То же с комсомолкой Забролиной, шахта 12 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 267. Л. 28).

*11 То же с рабочей Моргуновой, шахта 36–37, 27 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 3).

*12 То же с изолировщицей Помяловой, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 144).

*13 То же с лебедчицей Адаскиной, шахта 9, 3 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 310. Л. 77–78).

Субъективное отношение к величине заработка было весьма различным. Некоторые рабочие с гордостью рассказывали, что на строительстве метро они получали намного больше, чем прежде на заводе[448]. Другим денег едва хватало на жизнь, и отчасти только потому, что они жили у родителей[449]. По свидетельству мобилизо-

---

[448] То же с изолировщицей Дешчевой, шахта 9, 1ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 45, 47). Она получала в среднем 270–280 руб. ежемесячно. Ср. с бригадиром Плиссом, шахта 31–32, который получал 350–400 руб. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 148), а также с бригадиром Федуловым, шахта 10–11, оклад которого составлял 700–800 руб. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 32).

[449] То же с бригадиром Смирновой, 2-я дистанция, 3 ноября 1934 г., шахта 9, 1 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 75), которая получала 260–270 руб. и проживала с родителями. Ср. то же с бетонщицей Занегиной, 1-я дистанция, которая, получая 200–225 руб., жаловалась, что «все деньги уходят» (ГА РФ.

ванного в начале 1934 г. метростроевца, весной 1934 г. уровень зарплаты оставался весьма низок и рабочие были крайне недовольны. Многие ушли со стройки, потому что им мало платили[450]. В первые месяцы после введения прогрессивной системы оплаты труда ни рабочие, ни начальники на местах не могли с ней правильно обращаться. В феврале 1934 г. лишь немногие бригады смогли получить премию, поскольку после того, как они за 10–15 дней выполняли месячный план, их по неосведомленности переводили на другие работы и тем самым лишали возможности перевыполнить план. Другие не получали ясных заданий или не знали, как производится расчет за работу[451]. Еще в декабре 1934 г. рабочие в массовом порядке жаловались, что их обманывают при расчете заработной платы[452].

С 1 января 1935 г. зарплаты и должностные оклады были повышены в связи с отменой хлебных карточек, чтобы сгладить разницу с возросшими ценами в магазинах. Рабочим и инженерно-техническому персоналу на строительных объектах было дополнительно прибавлено в месяц по 20–23 руб.[453]

Как правило, продолжительность рабочего дня советских рабочих с 1917 г. составляла 8 часов. Для подземных работ и людей умственного труда, непосредственно не связанных с производством, она равнялась 6 часам в день. Обеденный перерыв не входил в рабочее время. Каждый рабочий имел право на еженедельный непрерывный отдых общей продолжительностью минимум 42 часа. Согласно советскому трудовому законодательству начала 1930-х гг. сверхурочные работы допускались лишь в немногих исключительных случаях, перечень которых был четко определен[454]. Впрочем, для строительных рабочих действовали особые правила: с одобрения профсоюза их можно было привлекать сверхурочно для выполнения срочных работ или при недостатке квалифицированной рабочей силы, причем за первые два часа сверхурочной работы

Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 154). Ср. то же с бригадиром Сорокиной, шахта 9–9 бис, зарабатывавшей 300 руб. и сетовавшей, что «живется не легко материально, потому что мне приходится помогать своей старшей сестре. Она живет в деревне, у неё 4 ребят» (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 27).

[450] То же с бригадиром Плиссом, шахта 31–32, 9 ноября 1934 7. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 258. Л. 20).

[451] Ударник Метростроя. 26 февр. 1934. № 47. С. 3.

[452] Там же. 20 дек. 1934. № 294. С. 4.

[453] Там же. 17 янв. 1935. 3 14. С. 2.

[454] Кодекс 1934. С. 31–35.

они получали дополнительно 25 % к заработку, за последующие – 50 %[455].

На строительных рабочих не распространялся и 7-часовой рабочий день, о постепенном введении которого к 1 октября 1933 г. в промышленности, на транспорте, службе связи и в коммунальном хозяйстве правительство распорядилось 2 января 1929 г.[456] Аналогичным образом на строительную отрасль не было распространено положение 1929 г. о введении непрерывной 5-дневной рабочей недели (4 дня рабочих, сутки отдыха, не беря в расчет выходные дни)[457].

На Метрострое в августе 1932 г. была введена непрерывная 6-дневная рабочая неделя с 8-часовым рабочим днем при работе в 4 смены (наземные работы) и соответственно с 6-часовым рабочим днем при работе в 4 смены для подземных работ[458], и этот порядок в сентябре 1932 г. был утвержден Наркоматом труда[459]. 15-минутный (!) обеденный перерыв засчитывался в рабочее время[460]. При непрерывной 6-дневной рабочей неделе на предприятии, работающем в несколько смен, за четырьмя рабочими днями следовали два свободных дня. В течение месяца, таким образом, набиралось 20 рабочих дней (160 часов) и 10 дней свободных от работы, что было несколько благоприятнее, чем рабочая неделя с пятью рабочими днями и двумя выходными. Тем самым устранялся традиционный недельный ритм работы, предприятие могло действовать непрерывно, а рабочие получали выходные в разные дни[461].

В коллективном договоре 1933 г. эти правила были оставлены в силе и дополнены пунктом о сокращенном рабочем дне на вредных для здоровья кессонных работах. В зависимости от силы давления воздуха рабочий в течение суток мог оставаться в кессоне от 2 до 7 часов. Сверхурочные работы коллективным договором в принципе не разрешались. Лишь в исключительных случаях, для ликвидации

---

[455] ЦИК и СНК СССР. Постановление, 4 апреля 1928 г. // Кодекс 1934. С. 68.

[456] ЦИК и СНК СССР. Постановление, 2 января 1929 г. // Кодекс 1934. С. 123; Сборник важнейших постановлений по труду 1932. С. 179.

[457] СНК СССР. Постановление, 24 сентября 1929 г. // Кодекс 1934. С. 126–127; Сборник важнейших постановлений по труду 1932. С. 181.

[458] Ротерт. Приказ № 160, 15 августа 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 205); Совещание в руководстве Метростроя. Протокол 37, 1 июля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 14. Л. 87).

[459] НКТ СССР. Приказ, 23 сентября 1932 г. Цит. по приказу Ротерта от 27 сентября 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 233).

[460] Ударник Метростроя. 20 авг. 1932. № 5. С. 4.

[461] Ср.: Freeman. 1932. P. 156.

последствий аварий или «при полной загрузке рабочего дня», допускалось прибегать к сверхурочным работам при условии, что администрация прежде получит одобрение профсоюзного комитета. Метростроевцы имели право на отпуск продолжительностью 12 рабочих дней. Этим правом, впрочем, можно было воспользоваться, только проработав на Метрострое непрерывно 11,5 месяцев, для проходчиков этот срок был снижен до 5,5 месяцев. Уволенные ранее или ушедшие по собственному желанию получали денежную компенсацию за неиспользованный отпуск[462].

Хотя профсоюз несколько раз занимался заявлениями Метростроя по поводу разрешения на сверхурочные работы[463], но на практике многие сверхурочные официально не объявлялись таковыми, а проводились и оплачивались скрытно, как «аккордные работы». Из-за массового сокрытия сверхурочных работ профсоюз в феврале 1934 г. провел проверку рабочего времени и оплаты рабочих[464]. В феврале 1934 г. профком Метростроя категорически запретил всем начальникам строительных участков в дальнейшем допускать сверхурочные работы без разрешения тарифно-конфликтной комиссии, пригрозив наказать виновных[465]. Руководство Метростроя также издало аналогичный по содержанию приказ, указав на незаконность прежней практики[466]. «Ударник Метростроя» в апреле 1934 г. клеймил добровольную переработку второй смены, «почти ставшую системой», как нарушение трудового законодательства[467]. В дело вмешался и партком Метростроя, поскольку из-за множества сверхурочных гигантски выросли расходы по фонду заработной платы[468].

Несмотря на повторяющиеся запреты со стороны профсоюза, администрации предприятия и партии, весь 1934 г. прошел под знаком превышения предусмотренного законом рабочего времени. Один начальник шахты признавался позднее, что при соблюдении законов установленный срок сдачи объекта нельзя было выдержать: «В пе-

---

462 Коллективный договор на 1933 год // Ударник Метростроя. 29 июня 1933. № 113. С. 5.

463 Президиум МОК Желдоршосстроя. Протокол 38, 13 августа 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 6. Л. 127); Протокол 43, 13 сентября 1933 г. (там же. Л. 99); Протокол 54, 3 декабря 1933 г. (там же. Л. 19).

464 Там же. Протокол 4, 27 января 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 265–266).

465 Ударник Метростроя. 10 февр. 1934. № 34. С. 4.

466 Заместитель начальника Метростроя Постутенко. Приказ № 207, 25 марта 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 204. Л. 158).

467 Ударник Метростроя. 20 апр. 1934. № 91. С. 3.

468 Там же. 22 апр. 1934. № 93. С. 3.

риод напряженной работы коллектив работал сверх установленной нормы рабочего времени. Бригады комсомольские Черняева, основные бригады Фокина, Сытова и другие бригады при малейшем намеке оставались работать дополнительно, чтобы выполнить то или другое задание»[469]. Нередко для устранения последствий аварии метростроевцы должны были работать подряд по 18–19 часов. В погоне за темпами строительства в 1934 г. на многих шахтах и дистанциях рабочие трудились по две, иногда даже по три смены без перерыва[470].

Для руководящего состава законодательные нормы 8- и 6-часового дня также были неприменимы. Начальники шахт считали нормальным 16-часовой рабочий день. Иногда они работали и по 20 часов в сутки[471].

8. Условия труда, медицинское обслуживание, профессиональные заболевания и производственный травматизм

Некоторые «хорошие ребята-коммунисты, видя тяжелые условия работы на метро, впали в панику. Большинство из них пришло с заводов, где они не привыкли к таким условиям», – вспоминал один из партийных функционеров[472]. Многие из тех, кто в ореоле комсомольской романтики с энтузиазмом записался на строительство метро, чтобы «бороться» с трудностями, после первых же дней пребывания на стройке оказывались деморализованы, когда насквозь промокшие и продрогшие, иногда со слезами на глазах[473], перейдя предел физической и психической выносливости, испытывая боль во всем теле, возвращались они после смены в холодные и грязные бараки, где

---

[469] Стенограмма беседы с Кузьминым, начальником шахты № 30, 25 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 108).

[470] То же с бригадиром Здоровихиным, шахта 15, 4 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 141); то же со сменным техником Киня, 25 июня 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 313. Л. 144); то же с секретарем комитета комсомола Шашириным, 28 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 63).

[471] То же с инж. Рохваргером, начальником шахты 47–48, 28 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 91); то же с главным инженером Зарембо, 19 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 95); То же с уполномоченным по кадровым вопросам Кузнецовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 50).

[472] То же с парторганизатором Негровым, кессонная группа, 23 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 342. Л. 222). Ср.: то же с комсомолкой Филиной, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 20).

[473] То же с комсомолкой Помяловой, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 144).

нельзя было помыться, и полностью опустошенные падали на свои кишащие клопами лежаки[474].

Износ человеческой рабсилы был чрезмерен. Без оглядки на вредные для здоровья последствия юных в большинстве своем рабочих побуждали к высшим достижениям в экстремальных условиях. В типичной для сталинизма форме, когда не слишком заботились об экономичности, в жертву основному престижному проекту приносили производственный потенциал, не задумываясь над тем, что в другом месте или позднее его может не хватить. При другой политической системе подобное расточительство ресурсов и человеческого потенциала было бы немыслимо.

В то время, как рабочие на участках, сооружаемых по открытому методу, мерзли зимой и поочередно бегали на один из вокзалов или в другие здания, чтобы отогреться[475], в шахтах и зимой было жарко и душно от пара, прежде всего при бетонных работах, когда бетон начинал сохнуть и отдавать влагу. В шахтах работали по большей части обнаженными по пояс[476]. Хуже всего приходилось кессонщикам: при температуре 40 градусов мужчины работали в спортивных трусах. К этому добавлялось высокое давление воздуха, затруднявшее работу сердца и легких[477]. Почти на всех участках рабочим приходилось трудиться в грязи и слякоти. Не только при прорыве грунтовых вод им приходилось работать, стоя в жидком месиве или на коленях. «Бывало, вылезешь из этой колоты не как человек, а как куча грязи», – описывал один комсомолец работу в своей шахте[478]. На строительных объектах уже в 1933 г. были сооружены душевые, где рабочие могли помыться после смены[479].

---

474 Ср., напр.: то же с комсомольцем Здоровихиным, шахта 15, 4 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 132); то же с комсомолкой Устиновой, шахта 18–18 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 153); то же с комсомолкой Ибрагимовой, шахта 10–11, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 312. Л. 237); стенограмма совещания у секретаря комитета комсомола Метростроя Шаширина, 28 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 60).

475 Стенограмма беседы с комсомолкой Одровой, 1-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 13).

476 То же с бригадиром Егоровым, шахта 10–11 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 7).

477 Николаев Н. С. Мемуары [Неопубликованная рукопись] (НА. Ф. 138. Д. 2. Л. 151).

478 Стенограмма беседы с комсомольцем Лимончиком, шахта 13–14 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 8).

479 То же с комсомолкой Фроловой, шахта 12 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 22).

С начала строительства и до осени 1934 г. снабжение рабочей одеждой (резиновые сапоги и прорезиненные куртки, для определенных работ также комбинезоны) было недостаточным, к тому же резиновая обувь быстро снашивалась[480]. Еще в 1934 г. многие рабочие были вынуждены работать босиком[481]. Так как снабжения по разнарядке сверху не хватало, многие начальники строительных участков по собственной инициативе закупали для рабочих галоши, штаны и куртки[482]. На других участках были организованы мастерские по починке одежды и обуви[483]. Один комсомолец так описывал ситуацию 1933 г.: «...Условия работы были плохие: не хватало спецодежды, было мало сапог. Дело доходило до того, что одна смена вылезает из шахты, а другая ждет, пока первая вылезет, и тут же надевает ее сапоги. Сапоги были рваные и постоянно мокрые. Работа мне сначала очень не понравилась, всюду грязь и вода, и я первые дни все думал о том, чтобы сбежать, но все-таки удержался. Первые пять дней я все ходил и думал – не то работать, не то бросить, потом решил работать и здорово взялся за работу»[484]. Недостаток спецодежды обострялся тем, что нередко рабочие, уволенные или бежавшие с Метростроя, прихватывали с собой без разрешения рабочую одежду, которую потом продавали на черном рынке[485].

С техникой безопасности труда дело обстояло плохо, хотя профсоюз и Наркомат труда с 1932 г. следили за ее состоянием и руководство Метростроя также уделяло немалое внимание этому вопросу[486]. Указания службы по охране труда и центрального руководства на местах игнорировались. «О технике безопасности говорить нечего. Ее почти нет. Единственно, что у нас введено, – это освещение шахты в 12 вольт, а в других шахтах 120 вольт», – замечал по этому поводу се-

---

[480] То же с инж. Соколиным, начальником 2-й дистанции, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 118); Ротерт. Приказ № 204, 29 октября 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 261).

[481] Стенограмма беседы с комсомолкой Лукьяновой, 1-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 32).

[482] То же с секретарем парткома Батраковым, шахта 16–17, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 148).

[483] То же с секретарем парткома Копейкиным, 2-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 8).

[484] То же с комсомольцем Ребровым, шахта 12 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 1).

[485] То же с бригадиром Проскуриным, шахта 15 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 156).

[486] ЦК Желдоршосстроя – в Метрострой, 31 января 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 36).

кретарь комитета комсомола шахты № 17[487]. Недовольство вызывало в первую линию вопиющее невнимание к противопожарной безопасности. В апреле 1932 г. Ротерт назначил ответственными за состояние противопожарной безопасности начальников участков, дистанций, складов и мастерских[488]. При проверках регулярно обнаруживалось, что строительные объекты и жилые поселки замусорены пожароопасными отходами, электромоторы загрязнены, кабель поврежден, печи неисправны, а запасные выходы загромождены. Пожарное оборудование ограничивалось конной помпой, и никто не стеснялся курить в пожароопасных местах[489].

Московская служба занятости в июне 1932 г. по просьбе Метростроя организовала собственное бюро по наблюдению за охраной труда[490]. При руководстве Метростроя до 1 мая 1933 г. действовал в то же время отдел по технике безопасности, упраздненный в ходе реорганизации центрального аппарата. Отныне ответственность за технику безопасности несли руководители отдельных строительных участков[491]. Из-за нечеткого разграничения компетенции между Наркоматами труда РСФСР и СССР в начале 1933 г. ни одна инстанция не была готова рассмотреть постановку охраны труда на Метрострое. В феврале 1933 г. Метрострой обратил внимание Наркомата труда СССР на это недоразумение, ходатайствовав об усилении внимания к этим вопросам для предотвращения несчастных случаев на стройке[492].

Осенью 1932 г. 130 сотрудников Метростроя прошли ускоренные курсы по изучению техники безопасности[493]. Посланные на строительство метро комсомольцы выступили с критикой положения, когда при поступлении на работу их не инструктировали об условиях

---

[487] Стенограмма беседы с секретарем комсомольской организации Калугиным, механическая мастерская при шахте 17, 17 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 55).

[488] Ротерт. Приказ № 78, 9 апреля 1932 г. Процитирован в Приказе № 146, 21 июля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 174–175).

[489] Ср., напр.: Ротерт. Приказ № 165, 21 августа 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 210); Ротерт. Приказ № 72, 20 марта 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 170. Л. 39).

[490] Заместитель начальника городской службы занятости Забегалов – в Наркомат труда СССР, 17 ноября 1932 г. (ГА РФ. Ф. 5515. Оп. 5. Д. 479. Л. 11); Наркомат труда СССР – Булганину, 23 ноября 1932 г. (там же. Л. 4).

[491] МГСПС Отчет о состоянии охраны труда и техники безопасности на Метрострое, б/д [май 1933 г.] (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 9. Д. 22. Л. 30).

[492] Заместитель начальника Метростроя Крутов – наркому труда СССР Цихону, 23 февраля 1933 г. (ГА РФ. Ф. 5515. Оп. 5. Д. 479. Л. 2).

[493] Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за январь–октябрь 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 395. Л. 222).

безопасности труда, к чему они привыкли на заводах[494]. Метрострой регулярно заказывал учебный фильм под названием «Будь осторожен», который демонстрировался рабочим[495].

С марта 1933 г. Метрострой вновь подвергся проверке городской службы занятости. Кроме того, на каждом строительном объекте был введен институт «общественных инспекторов» по улучшению охраны труда[496]. Выборочные посменные проверки вела и рабоче-крестьянская инспекция (РКИ). В ноябре 1933 г. она констатировала, что ни один паровой котел не эксплуатируется согласно инструкции. Большинство не было даже зарегистрировано в службе котельного надзора. На многих котлах поддерживалось слишком высокое давление, у других отсутствовали вентили безопасности или были неисправны манометры[497]. Профсоюз в ноябре 1933 г. в ходе расследования несчастного случая, приведшего к гибели двух рабочих, констатировал, что руководство Метростроя «своим забвением директив партии и профсоюзов проявило оппортунистическое отношение к делу охраны труда и техники безопасности». Против ответственных за происшедший несчастный случай прокуратурой было возбуждено уголовное дело[498].

Вследствие несоблюдения предписаний по технике безопасности, неопытности рабочих и технического персонала, а также чрезмерных темпов работы на стройке происходило множество несчастных случаев и аварий. Прежде всего комсомольцы в своем рвении перевыполнить план нарушали все технические инструкции, что приводило к многочисленным несчастным случаям. Старшие по возрасту рабочие в этом отношении были рассудительней и осторожней[499].

С начала строительства до 30 сентября 1934 г. произошло 444 статистически зафиксированных пожара, из них 268 в одном 1934 г., когда были форсированы темпы строительства. По большей части то были мелкие возгорания, вызванные неисправными электроприборами и печами, произошедшие при нагревании битума или

---

[494] МГК ВЛКСМ. Стенограмма собрания комсомольцев, мобилизованных на строительство метро, 3 июня 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 67. Л. 10).

[495] Ударник Метростроя. 16 апр. 1934. № 53. С. 4.

[496] МГСПС Отчет о состоянии охраны труда и техники безопасности на Метрострое, б/д [май 1933 г.] (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 9. Д. 22. Л. 31, 34).

[497] Уполномоченный МГКК РКИ по Метрострою Золотов – заместителю председателя МГКК РКИ Комиссарову, 1 декабря 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 680. Л. 74–75).

[498] Президиум МОК Желдоршосстроя. Протокол 53, 23 ноября 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 6. Л. 33–34).

[499] Стенограмма беседы с инж. Ермолаевым, начальником шахты 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 17–18).

при перегреве[500]. С января на Метрострое действовала своя пожарная охрана, которая поначалу состояла из 25 пожарных, а в октябре 1932 г. после крупного пожара ее состав был расширен[501].

В 1932 г. произошло 116 несчастных случаев, в результате которых погибли двое рабочих. За первые четыре месяца 1933 г. зафиксировали уже 292 несчастных случая, смертельных исходов не было, но четверо рабочих получили тяжкие телесные повреждения, а 164 были легко ранены. Все тяжелые происшествия стали результатом несоблюдения инструкций. Виновных привлекли к ответственности в судебном порядке[502].

О последующем периоде не имеется сводной статистики. По сообщениям метростроевцев и на основе составленной на шахте № 47 статистики несчастных случаев можно заключить, что, хотя число погибших было невелико, количество несчастных случаев и число пострадавших оставалось весьма высоким. Большая часть их относится к зиме 1933/1934 г., когда на стройку пришли тысячи мобилизованных. Летом 1934 г. производственный травматизм удалось снизить. На шахте № 47 за 1934 г. в общей сложности пострадало 710 чел., но лишь трое получили тяжкие телесные повреждения. По преимуществу речь шла о легких травмах, связанных с потерей трудоспособности на срок от одного до нескольких дней. На шахте № 47 в 1934 г. никто не погиб[503]. Экстраполируя эти данные на другие строительные участки (примерно 50 объектов с приблизительно равным количеством занятых), можно определить цифру получивших производственные травмы за 1934 г. в 35 тыс. чел.

На первый квартал 1935 г. профсоюзная статистика зафиксировала 99,2 несчастных случая на тысячу занятых, что при среднем числе занятых на Метрострое в 42,1 тыс. чел. означает примерно 4,2 тыс. случаев производственного травматизма. После каменноугольной промышленности (показатель 101,9 промилле) строительство метро по уровню травматизма опережало все прочие отрасли. С большим отрывом далее следовал железнодорожный транспорт

---

[500] Начальник пожарной службы Метростроя Перов. Обзор пожаров на Метрострое, б/д [октябрь 1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 455. Л. 22).

[501] Там же. Л. 11.

[502] Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за январь–октябрь 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 395. Л. 222); МГСПС Отчет о состоянии охраны труда и техники безопасности на Метрострое, б/д [май 1933 г.] (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 9. Д. 22. Л. 35).

[503] Стенограмма беседы с инж. Рохваргером, начальником шахты 47, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 318. Л. 327).

(57,9 промилле), железорудная промышленность (57,4), нефтедобывающая (52,1) и прочие горнодобывающие отрасли (49,4). Индекс большинства других отраслей колебался в пределах 10–30 несчастных случаев на тысячу занятых[504]. Если пересчитать квартальный индекс травматизма в 99,2 промилле на число занятых в 1934 г., получим около 25 тыс. несчастных случаев в год. Исходя же из того, что в первой половине 1934 г. индекс травматизма был выше, поскольку работа была опасней, персонал менее опытен, а темп строительства выше, чем в 1935 г., можно заключить, что цифра в 35 тыс. пострадавших, приведенная выше на основе экстраполяции данных по шахте № 47, не является преувеличением[505].

Большинство случаев было связано с поражением током, ожогами, прорывом грунтовых вод и плывунов, обрушением или повреждением канализационных, водопроводных или газовых трубопроводов[506]. Имеющиеся в распоряжении автора источники не позволяют четко ответить на вопрос, сколько именно людей погибло при строительстве метро. В сообщениях метростроевцев упоминается в целом о 16 случаях травматизма со смертельным исходом, из них 6 в результате обрушения, 4 – от поражения током, один вследствие отравления угарным газом и два при пожаре 24 сентября 1934 г. (см. о нем ниже)[507]. Приведенная выше статистика производственного травматизма позволяет оценить эту цифру как в целом приемлемую. В отчетах отдела кадров отдельных шахт и дистанций за 1934 г. 13 рабочих зарегистрированы как «умершие», из них пятеро на шах-

---

504 ВЦСПС Статистика несчастных случаев на производстве 1935–1936, 21 сентября 1936 г. (ГА РФ. Ф. 5451. Оп. 43. Д. 74. Л. 7–8). Случаев производственного травматизма со смертельным исходом на строительстве метро в этой статистике не приводится. В первом квартале 1936 г. с показателем 108,9 промилле Метрострой даже опередил все прочие отрасли по уровню производственного травматизма.

505 Проблему, впрочем, представляют вышеприведенные данные за 1932–1933 гг. Если принять индекс производственного травматизма в 99,2 промилле, то на 1932 г. придется около 2,2 тыс. случаев, а на 1933 г. – около 7,6 тыс., что значительно выше официальных данных. Возможно, в 1932–1933 гг. фиксировались только несчастные случаи определенной тяжести.

506 Ср., напр., стенограммы бесед с различными метростроевцами: ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 106, 160; Д. 300. Л. 206; Д. 302. Л. 108, 141, 206; Д. 306. Л. 100–105, 147–148; Д. 307. Л. 127–128, 160; Д. 308. Л. 97–98, 121, 136, 173, 230–231; Д. 309. Л. 23, 62–63; Д. 313. Л. 145–146; Д. 316. Л. 4; Д. 320. Л. 114.

507 Wolf. 1994. P. 262 с указанием на следующие источники: ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 267. Л. 18; Д. 291. Л. 157; Д. 294. Л. 114; Д. 298. Л. 256; Д. 300. Л. 206; Д. 306. Л. 148; Д. 308. Л. 89, 173; Д. 311. Л. 48; Д. 318. Л. 101; Д. 342. Л. 1, 32.

те 19–20[508] и по четыре в кессонной группе[509] и на шахте № 13–14[510]. Перечень в этих отчетах все же не полон, поскольку в них не упоминаются, например, двое погибших во время пожара на шахте № 12 (см. ниже).

Спекулятивными являются имеющие хождение в литературе утверждения о «дюжинах»[511], «сотнях»[512] или «бесчисленных»[513] жертвах строительства метро. Секретарь Московского обкома комсомола Лукьянов, в годы большого террора арестованный и обвиненный в создании антисоветской организации, заявил на допросе, что секретарь комитета комсомола Метростроя Шаширин также принадлежал к этой организации и в свое время саботировал строительство метро, в результате чего погибло более двух тысяч человек[514]. Шаширин, арестованный вслед за тем, назвал обвинения «лживыми, поскольку ни факты, ни цифры не соответствуют действительности»[515]. Если бы на самом деле погибло столько людей, это должно было быть документально засвидетельствовано в НКВД и отрицать вину не имело бы смысла.

Уже среди современников ходили невероятные слухи о катастрофах на строительстве московской подземки. Когда в сентябре 1934 г. на шахте № 12 случился пожар, тайком говорили, что в шахте погибла целая смена рабочих[516]. В народе стройку называли «братской

---

508 Отдел найма и увольнения шахты № 19–20. Отчет о работе за 1934 год (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 226. Л. 43).

509 Отдел кадров кессонной группы. Отчет о деятельности в 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 70).

510 Отдел кадров шахты 13–14. Отчет о работе за 1934 год (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 226. Л. 29).

511 Colton. 1995. P. 255 со ссылкой на то, что в 1932–1935 гг. почти каждый протокол Президиума Моссовета о выплате пенсий инвалидам фиксировал пострадавших на строительстве метро. Указанный автор при этом делает ошибочный вывод на основании некоторых протоколов осени 1935 г., в которых эта тема встречалась действительно часто, однако прочие протоколы 1931–1935 гг. крайне редко содержат подобные упоминания (см.: ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 367. Л. 452, 522, 639, 686).

512 Stites Richard. Stalinism and the Restructuring of Revolutionary Utopianism // The Culture of the Stalin Period / ed. by Hans Günther. London, 1990. P. 91. Цит. по: Wolf. 1994. P. 291.

513 Kahan. 1987. P. 187. Автор является внучатым племянником Кагановича. Книга основана на опубликованной литературе и интервью и не носит научный характер.

514 Бухарина. 1991. С. 219. Заявление Лукьянова об «антисоветской организации» в московском комсомоле само по себе настолько фантастично, что лишает всякого смысла указанное им число погибших. Такого рода «признания» и надуманные обвинения являлись типичной чертой допросов эпохи большого террора.

515 Там же. С. 234. Оба они, Лукьянов и Шаширин, были приговорены к смертной казни и расстреляны (там же).

516 Осипов, Марьяновский. 1935. С. 126; Николаев Н. С. Мемуары [Неопубликованная рукопись] (НА. Ф. 138. Д. 2. Л. 154).

могилой»[517]. Шепотом говорили о страшных цифрах жертв[518]. Появлению таких слухов способствовали зримые повреждения зданий и проезжей части улиц вдоль строящихся трасс. На Арбатской площади, в Охотном ряду, на Театральной площади и Лубянке оказалась проломлена мостовая. Из множества домов жильцы были выселены, некоторые здания обрушились[519]. Когда осенью 1933 г. на шахте № 18 под тяжестью чрезмерно нагроможденного грунта рухнул ограждавший стройку забор, по Москве поползли слухи, что засыпанными оказались триста рабочих, и спасательные команды целый день вывозили трупы из шахты. На самом деле лишь четверо рабочих получили легкие травмы[520].

Самым тяжелым происшествием стал пожар 24 сентября 1934 г. на шахте № 12 под Театральной пл., который начался в кессоне из-за короткого замыкания. Погибли два человека, водитель английского проходческого щита инженер А. Я. Чистяков и проходчик Карибулла Хусаинов[521], 11 рабочих пострадали от отравления угарным газом. Четверо лиц было арестовано по обвинению в халатности и содействии распространению огня[522]. После начала пожара Абакумов отдал приказ прекратить подачу воздуха в кессон, чтобы затушить пламя. В результате в тоннель прорвался плывун объемом 250 куб. м, и на поверхности, на Театральной пл., образовался кратер 10 м в диаметре и 5 м глубиной. Вскоре после этого обрушился трехэтажный дом[523]. Наркомат внутренних дел (НКВД) оцепил прилегающую тер-

---

[517] Deutsche Botschaft Moskau. Konsulatssekretär Deppe. Aufzeichnung über den Bau der Moskauer Untergrundbahn, 21.6.1934. PA AA, R 94567. Комментарий Деппе: «Это сильно преувеличено, но все же имело место чрезвычайно много несчастных случаев с многочисленными жертвами».

[518] Motus. 1936. P. 122.

[519] Deutsche Botschaft Moskau. Konsulatssekretär Deppe. Aufzeichnung über den Bau der Moskauer Untergrundbahn, 21.6.1934. PA AA, R 94567; Стенограмма беседы с заместителем главного инженера Шолоховым, 19 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 62); Заместитель начальника ОГПУ по Московской области Дейч – Кагановичу, 9 июля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 204. Л. 53–54); Акт комиссии по изучению положения на площади Дзержинского, март 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 203. Л. 71). ОГПУ беспокоилось даже о состоянии своего здания на Лубянке: Начальник ОГПУ Ягода – Кагановичу, 8 февраля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 202. Л. 1).

[520] Стенограмма беседы с секретарем парткома Бакулиным, 8-я дистанция, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 145–147).

[521] Ударник Метростроя. 26 сент. 1934. № 224. С. 4; 27 сент. 1934. № 225. С. 4.

[522] Начальник управления НКВД по Московской области Реденс – Кагановичу, 24 сентября 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 206. Л. 19).

[523] Стенограмма беседы с главным инженером Мильнером, 2 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 310); Начальник хозяйственного управления

риторию с помощью 130 милиционеров и эвакуировал жильцов из близлежащих домов[524]. Хрущев, Каганович и Булганин явились на место происшествия, чтобы лично ознакомиться с положением[525].

Поэт Евгений Долматовский, работавший тогда на шахте 12[526], спустя несколько дней опубликовал в издававшейся на шахте многотиражке стихотворение, в котором истолковал несчастный случай – в полном отрыве от реальности – как проявление классовой борьбы. В типичном для сталинской эпохи стиле ответственными за все ошибки и упущения объявлялись воображаемые враги. Катастрофу превратили в борьбу, в которой можно победить только с применением насилия. Смерть двух метростроевцев осознанно была использована, чтобы подвигнуть рабочих к еще большим достижениям и подхлестнуть борьбу против мнимых саботажников[527]:

ПОМНИ!

Товарищ мой, посмотри вокруг
И разберись, где враг, где друг.
Враг будет тебе говорить – «браток,
Дружище мой навсегда!»
А сам положит в мотор молоток.
А сам порвет провода.
Он притворяется дурачком,
Тебя он в обнимку возьмет,
Захочет побаловаться табачком
И хитрую спичку зажжет.
Мы горький урок получили не зря –
Вздымается ярость масс.
Двадцать четвертое сентября
Помнит каждый из нас.
Не дрогнет железная сила руки.
Вперед, комсомольский отряд!

НКВД Листенгурт – Кагановичу, 25 сентября 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 206. Л. 44).

524 Начальник управления НКВД по Московской области Реденс. Приказ, 25 сентября 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 206. Л. 32).

525 Стенограмма беседы с главным инженером Мильнером, 2 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 311).

526 О Евгении Ароновиче Долматовском см. Гл. VII. 4В.

527 Ударник щита. 10 окт. 1934. № 16. С. 4.

И пусть пулеметы стучат,
Пусть будут глаза острее штыков,
Чтоб память всегда жила
О том, как дым глотал Чистяков,
Как падал Карибулла.

Будет тоннель проложен в срок,
Ничто не задержит нас.
Идут щиты, стучит молоток –
Дорог нам каждый час.

Действует враг осторожно, хитро,
Погибнуть – его судьба.
Но помни, товарищ, – БОРЬБА ЗА МЕТРО
– КЛАССОВАЯ БОРЬБА.

Менее впечатляющими, но в количественном отношении гораздо более значимыми, чем крупные аварии, были многочисленные заболевания и расстройства здоровья, которые метростроевцы получали в результате чрезмерно напряженной работы в сырости и холоде. Множество рабочих болели ревматизмом, гриппом и простудой[528], а также так называемой кессонной болезнью[529].

Кессонная болезнь, симптомы которой совпадают с болезнью водолазов, наступает при слишком быстром снижении давления воздуха в шлюзовой камере (скафандре). Азот, который при повышенном давлении остается в тканях тел в связанном состоянии, поступает в кровь в виде пузырьков и может стать причиной эмболии и паралича. Для предотвращения кессонной болезни рабочие, покидающие камеру высокого давления, должны оставаться полчаса в шлюзовой камере, где давление воздуха медленно снижается до нормального уровня. Помимо этого, после работы они должны от 1 до 1,5 часов оставаться в специально отведенном помещении для отдыха. Часто рабочие полагали, что могут сократить срок ожидания в шлюзовой камере, прежде всего, если давление было относительно невелико[530],

---

[528] Стенограмма беседы с инж. Ермолаевым, начальником шахты 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 18); то же с комсомолкой Дешчевой, шахта 9, 1 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 50); то же с комсомолкой Моргуновой, шахта 36–37, 27 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 8).

[529] То же с Кузнецовым, уполномоченным Метростроя по кадровым вопросам, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 54–55).

[530] То же с инж. Павловым, начальником маркшейдерских работ при щитовой проходке, 9 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 318. Л. 105). При низком давлении

и вскоре падали обессилевшими, испытывая серьезные боли[531]. При слабом поражении помогало пребывание в лечебной камере с высоким давлением, но нередко пострадавшие от «кессонки» с сильными болями и частичным параличом конечностей вынуждены были неделями оставаться на больничной койке[532].

Но и без кессонной болезни многие рабочие не выдерживали работу в кессоне, и после двух или трех месяцев приобретали болезни сердца или легких[533]. Отдел по охране труда при профкоме Метростроя в январе 1934 г. ввиду участившихся случаев потери трудоспособности постановил тщательнее проводить медицинское обследование вновь принимаемых рабочих, чтобы не допускать на строительные объекты людей с острыми сердечными и легочными заболеваниями[534]. В годовых отчетах шахт и дистанций за один 1934 г. зафиксирован уход со стройки 2505 рабочих вследствие болезни, расстройства здоровья или инвалидности[535].

Для медицинского обслуживания метростроевцев уже в январе 1932 г. в поселке Лось был устроен медпункт. Вдоль строящейся трассы метро рабочие могли обращаться за помощью в медпункты различных предприятий[536]. Медпункты предназначались для оказания первой помощи при травмах, здесь не обязательно должен был находиться врач, а часто имелась лишь походная аптечка с перевязочным материалом[537].

потери персонала из-за кессонной болезни составляли до 70 %, при высоком давлении – только 5 %, так как в этом случае инструкции воспринимали всерьез (там же).

531 Ударник щита. 26 ноября 1934. № 32. С. 2; Стенограмма беседы с партийным секретарем Батраковым, шахта 16–17, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 139); то же с Кузнецовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 55).

532 То же с начальником участка Насидзе, шахта 12, 22 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 20).

533 То же с секретарем парткома Удалых, кессонная контора, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 3–4).

534 Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол 3, 13 января 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 281–282).

535 Подсчитано по отчетам отдела кадров шахт и дистанций Метростроя за 1934 год (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 1–80; Д. 226. Л. 1–90). Соответствующие данные не приведены по семи строительным объектам. На кессонную группу пришлось только 47 случаев увольнения по состоянию здоровья. «Передовиками» здесь являлись шахта № 21–21 бис (296 инвалидов, т. е. утративших трудоспособность полностью или частично), 1-я дистанция (339) и 6-я дистанция (250).

536 Заместитель начальника Метростроя Осколков. Конъюнктурный обзор по Метрострою за январь 1932 г., 8 февраля 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 11).

537 То же с лебедчицей Адаскиной, шахта 9, 3 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 310. Л. 80).

Врачебную помощь рабочим оказывали в районных амбулаториях и поликлиниках. В поселке Лось с апреля 1932 г. действовала амбулатория с двумя врачами. На всех строительных объектах были открыты маленькие аптеки. Вновь принимаемые на стройку рабочие «подвергались санитарной обработке», включая прививки от оспы и тифа[538]. Врачебный персонал амбулатории в пос. Лось в мае 1932 г. был расширен и в июне 1932 г. дополнен зубоврачебным кабинетом[539]. На некоторых строительных участках теперь были открыты собственные медпункты[540].

В связи с резким ростом числа занятых на Метрострое в 1933 г. из нескольких бараков и многоместных палаток был образован карантинный пункт, где новые рабочие обязаны были провести две недели перед приемом на работу[541]. Амбулатория в пос. Лось, медпункты и городские больницы в 1933 г. не могли больше удовлетворить многие тысячи новых метростроевцев[542]. Поэтому в ноябре 1933 г. под руководством городской службы здравоохранения (горздравотдел) было создано собственное санитарно-медицинское подразделение Метростроя, со своей поликлиникой на базе лечебного диспансера № 4 в Сокольниках[543].

В январе 1934 г. во всех крупных поселениях и на большинстве шахт и дистанций были организованы медпункты, оснащенные телефонами. На каждом строительном объекте обязан был круглосуточно дежурить медицинский персонал, в ночное время даже врач[544]. Центральная поликлиника Метростроя в Сокольниках в 1934 г. насчитывала свыше 50 лечебных кабинетов и ежедневно обслуживала 1200–1300 пациентов. Ее мощности все же было недостаточно, и перед врачебными кабинетами образовывались длинные очереди. В августе 1934 г. у Большого Каменного моста южнее Кремля открылся филиал поликлиники для обслуживания рабочих, занятых на южной части трассы[545].

---

[538] Ротерт. Конъюнктурный отчет Метростроя за март 1932, 10 апреля 1932 г. (ГАРФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 64); то же за апрель 1932 г. (там жс. Л. 84).

[539] Ротерт. Конъюнктурный отчет Метростроя за май 1932 г. (ГАРФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 103).

[540] То же за июль 1932 г. (там же. Д. 163. Л. 13).

[541] Начальник Отдела найма и увольнения Лукин – Ротерту, 14 июня 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 152. Л. 25).

[542] Ударник Метростроя. 16 сент. 1933. № 178. С. 3.

[543] Президиум Моссовета. Протокол 52, 22 ноября 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 159. Л. 703–704).

[544] Ротерт. Приказ № 11, 4 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 117. Л. 9–11).

[545] Ударник Метростроя. 16 авг. 1934. № 190. С. 4.

Квалифицированную врачебную помощь могли оказать все же только в центральной поликлинике в Сокольниках. В течение 1934 г. был отстроен филиал поликлиники № 2, оснащенный среди прочего рентгеновским кабинетом, лабораторией и физиотерапевтическим кабинетом, здесь к тому же трудились специалисты по малярии, травматологии и хирургии, а также по венерическим болезням. Для лечения фурункулов и ожогов применялись кварцевые лампы. Комнаты для кварцевания были оборудованы на двух шахтах, на шахте 12 установлены лечебная камера высокого давления и «световая ванна» для лечения кессонной болезни[546].

В конце января 1933 г. профком открыл кассу социального страхования (соцстрах), на средства которой был арендован дом отдыха близ станции «Правда» Северной ж. д. (22 км к северу от пос. Лось). В 1934 г. в доме отдыха ежедневно проводили свое свободное время 300 метростроевцев. Летом 1934 г. после окончания первой очереди строительства многие рабочие за счет профсоюза отправились на курорты и санатории Крыма, Северного Кавказа и других регионов[547]. В феврале–марте 1935 г. более 7 тыс. метростроевцев смогли таким образом отдохнуть от трудностей и лишений предшествующих месяцев[548].

---

546 Ударник Метростроя. 20 апр. 1934. № 90. С. 3.

547 Осипов, Марьяновский. 1935. С. 126–127; Ударник Метростроя. 11 мая 1934. № 107. С. 4.

548 Ударник Метростроя. 23 марта 1935. С. 1 (особый выпуск для находящихся на отдыхе метростроевцев).

Глава IV
ЖИЗНЕННЫЙ МИР И МОДЕЛИ ПОВЕДЕНИЯ МЕТРОСТРОЕВЦЕВ

«Наша сила, как жизнь, молода.
Наша воля, как сталь, тверда.
Под знаменами борьбы,
Под знаменами труда
Большевик победит всегда.

Мы в борьбе и труде сплочены.
Нам ясна большевистская цель.
Сквозь гранит, сквозь пески,
Сквозь густые плывуны
Мы вели наш бетонный тоннель».

Александр Безыменский[1]

1. Подходы к изучению моделей поведения людей в сталинскую эпоху

Несмотря на трудности с вербовкой рабочих, крайне сложные условия жизни и труда при строительстве метро, несмотря на долгое прозябание в плохих жилищах и скудное снабжение, режиму без всяких оговорок удалось в 1934 г. побудить тысячи рабочих ударно трудиться и в обескураживающе короткий срок закончить строительство первой очереди метрополитена. Этого нельзя объяснить только описанными выше материальными стимулами или страхом людей попасть в лагерь, – хотя данные факторы и нельзя вовсе приглушать, как это делала до сих пор историография социально-исторического направления.

---

[1] Александр Безыменский. Песня победителей метро // Ударник Метростроя. 24 янв. 1935. № 20. С. 1. Музыку на стихи Безыменского написал К. Корчмарев, произведение стало своего рода гимном метростроевцев (ср.: Гл. VII. 4В.).

Мы имеем здесь дело с узловой проблемой исследования сталинизма: этому режиму удивительным образом удалось укрепить свое господство, создать себе поддержку и побудить значительную часть населения к соучастию или по меньшей мере парализовать массовое движение сопротивления, хотя условия жизни людей в то же время резко ухудшились, а сомнительная программа «социалистического» строительства потребовала от народа небывалых жертв. Здесь лежит существенное различие с национал-социализмом, который для легитимации своей власти уже вскоре после прихода Гитлера смог апеллировать к тому факту, что условия жизни широких слоев населения улучшились после нищеты периода экономического кризиса. В сталинском Советском Союзе сложилась противоположная ситуация. Ключевые пункты сталинской политики – коллективизация сельского хозяйства и форсированная индустриализация – ввергли страну в экономический хаос, вызвали массовый голод и стали причиной нужды и лишений для миллионов людей. Успехи, о которых трубила официальная пропаганда, возведение плотин, строительство заводов и других промышленных предприятий, не приносили облегчения отдельному человеку и ничего не изменили в его положении, коль скоро на свою зарплату он мог купить лишь самое необходимое. Эти успехи могли быть использованы для мотивации только ограниченной части населения.

После насильственного и продолжительного подавления крестьянства в ходе коллективизации сельского хозяйства ключевые позиции в обществе заняли рабочие. Именно их поддержка или по крайней мере терпимое отношение к режиму обеспечили его дальнейшее существование и террористическое перерождение, в котором активно участвовали прочие слои населения. В случае массового протеста рабочих Сталину, которому пришлось бы опираться только на репрессивный аппарат, сложнее было бы проводить политику партии и оправдывать свое господство.

Уже достаточно давно ученые занялись исследованием социального базиса сталинской системы. В годы первых двух пятилеток завершился процесс трансформации Советского союза из преимущественно аграрной в индустриально-пролетарскую страну. Доля крестьян-единоличников и ремесленников в составе населения снизилась с 75 % в 1928 г. до 5 % в 1937 г. За тот же период удельный вес крестьян-колхозников вырос с 1,7 до 46,4 %, рабочих – с 12,4 до 31 % и служащих – с 5,2 до 14,8 %[2]. Вполне очевидно, что эти сдвиги

[2] Народное хозяйство СССР 1922–1972. Юбилейный статистический ежегодник. М., 1972. С. 35. Цит. по: Hildermeier. Geschichte der Sowjetunion. 1998. S. 1176.

в профессиональной и экономической структуре оказались на руку политическому режиму. Мелкокрестьянская структура России собственно уже с 1917 г. признавалась негодным базисом для построения социализма. Но то, что трансформацию удастся провести в столь короткое время, напротив, не являлось само собой разумеющимся.

И все же миллионы бывших сельских обитателей, насильственно оторванных от родных деревень, от которых можно было ожидать враждебного отношения к режиму, в течение нескольких лет успешно интегрировались в пролетарскую армию, причем это не привело к ее отчуждению от власти. Ввиду численного соотношения эта интеграция могла бы и не удаться: за десятилетие 1928–1937 гг. к прежним 8,7 млн рабочих добавилось 12,8 млн бывших крестьян (см. табл. 21). Всего с 1926 по 1939 г. около 23 млн крестьян переселилось в города[3].

Таблица 21

Соотношение численности крестьян и рабочих, 1928–1937 гг. (млн чел.)[4]

Год	Рабочие и служащие	Рабочие	Доля бывших крестьян среди переселенцев
1928	11,4	8,7	
1932		17,8	8,6 (в 1928–1932 гг. переселились в города)
1937	28,6	20,6	4,2 (в 1933–1937 гг. переселились в города)

«Окрестьянивание» рабочих и массовый исход из села в город все же не привели к распространению на рабочих крестьянского недовольства и враждебности режиму, но, напротив, могут быть идентифицированы как одна из причин того, что рабочие мирились с ухудшением уровня жизни и не отстаивали свои классовые интересы перед лицом власти. Так полагал еще современник событий Троцкий, а также меньшевики в своем журнале «Социалистический вестник», которые отзывались о новых пролетариях как об отсталых, желавших сильной власти наподобие «батюшки-царя» и не обнаруживавших потому склонности преследовать специфические интересы рабочего класса[5].

Если этот подход основывался на традиционных идеологемах о «прогрессивности» пролетариата и «отсталости» крестьянства, то в научном плане проблема «окрестьянивания» советского рабочего класса стала изучаться историками с 1970-х гг. Согласно Моше

---

[3] Hoffmann. 1994. P. 2.

[4] История советского рабочего класса. Т. 2. М., 1984. С. 196, 199–201.

[5] Ср.: Kotkin. 1995. P. 199, 489.

Левину, инициированный режимом процесс модернизации наслаивался на преимущественно крестьянский характер России. Приток миллионов отсталых крестьян в города вместе с растущей бюрократией проложили путь авторитаризму, который Левин интерпретировал как продолжение веры русского крестьянина в «батюшку-царя». Перемены в обществе и репрессивную систему господства этот автор толковал как взаимозависимые процессы[6].

Этот подход был развит среди прочих Хансом-Хеннингом Шрёдером, который обнаружил в «новых рабочих» наряду с «новой бюрократией» два важных столпа сталинского господства: вследствие различного происхождения и опыта, согласно Шрёдеру, советский рабочий класс 1930-х гг. распался на многочисленные группы, которые совершенно по-разному реагировали на жизненные условия и идентификационные предложения руководства. В результате не было собственно рабочего класса как дееспособного политического субъекта, рабочие составляли легко управляемую массу, которая годилась на роль социального базиса сталинизма. В этих условиях организованное сопротивление в коллективной форме было больше невозможно. В то время как значительной части рабочих удалось избежать объятий системы политического и производственного господства, другие, верившие в светлое будущее, позволили увлечь себя программой индустриализации, стремясь использовать обещанные им возможности социального подъема и одобряя существующую политическую систему[7].

Таким образом, были обозначены слои, на которые опиралась сталинская система. Политический паралич вследствие раздробленности, а также одобрение системы в ответ на обещанные возможности социального взлета, безусловно, являются важными аспектами, но все же не достаточны для объяснения того, как функционировала система господства. Если мы хотим объяснить, почему и каким образом слои-столпы системы вольно или невольно, добровольно или принудительно способствовали стабилизации сталинского господства, мы должны поставить вопрос о том, как они пережили время первых пятилеток, как они держали себя в обществе и какие мотивы лежали в основе модели их социального поведения.

Исследования последних лет отвечали на эти вопросы противоречиво и, в конце концов, неубедительно. В 80-е гг. «ревизионисты» выдвигали на первый план «энтузиазм» молодых квалифицирован-

---

[6] Lewin. 1977. P. 111–136.

[7] Schröder Neue Arbeiter. 1986. S. 488–519; Schröder. Industrialisierung. 1988. S. 280.

ных рабочих, воодушевленных идеей построения социализма, которые отправлялись в деревню, чтобы ускорить коллективизацию, и при этом не обращали внимания на материальные лишения[8]. Другие отстаивали даже тезис, что широкие массы мирились с нуждой из внутреннего убеждения или даже «энтузиазма». Политическая гениальность сталинизма заключалась в том, что ему удалось пробудить такую энергию в миллионах людей[9].

Современные исследования привели к различным выводам. Дэвид Хоффманн изучил интеграцию сельских переселенцев в Москве и наглядно показал, как новые москвичи сопротивлялись официальной идеологии и сохраняли в городе свою доиндустриальную культуру и традиции. Они перенесли сюда свои сельские формы организации работы и сообщества, а также трудовые навыки, культурные формы и недоверие к властям[10].

Поспешно возведенные поселки рабочих в пригородах Москвы часто мало напоминали город: свиньи, куры и козы в жилищах отнюдь не были редкостью. Городские окрестности, где размещались переселенцы, сами находились в стадии изменения, здесь не было стабильной культуры, с которой вновь прибывшие могли бы ассимилироваться. Переехавшие в город крестьяне соединяли элементы крестьянской и городской культуры в зависимости от того, какие элементы соответствовали их потребностям и жизненным обстоятельствам. Традиции миграции и сельские связи сопровождали крестьян в городе, облегчая им переход к городской жизни[11].

Эти традиции определяли образцы труда и жилища, поддерживали сельские связи и элементы крестьянской культуры. Нехватка рабочей силы быль столь острой, что рабочие безнаказанно могли себе позволить многое. Когда их увольняли, они могли твердо рассчитывать, что через несколько дней устроятся на новом рабочем месте. Чаще всего смена места работы служила самым простым и безопасным способом обеспечить себе повышенную зарплату и лучшие условия труда. Режим был вынужден идти на уступки этой реальности. Правда, у него было достаточно власти, чтобы с помощью принуждения и материальных стимулов сделать новых рабочих послушными, но внешнее следование официальным нормам не может быть интер-

---

[8] Ср.: Viola. 1986; Kuromiya. 1988.

[9] Ср.: Flaherty. 1988. P. 42. О дискуссии по поводу ревизионистов см.: Fitzpatrick. 1986, а также ряд ее последующих статей в журнале: The Russian Review 1986/87; Hoffmann. 1994. P. 3.

[10] Hoffmann. 1994. P. 3.

[11] Ibid. P. 4–5.

претировано как верность и преданность. Хоффманн отвергает точку зрения, что рабочие глубоко прониклись официальными лозунгами или посвящали свою жизнь построению социализма[12].

Большинство рабочих публично вели себя в соответствии с официальными установками, внешне исполняя ту роль, которую от них ждали, но лишь немногие решались следовать модели ожесточенно работающего, приносящего себя в жертву трудящегося. Производительность труда в годы первой пятилетки понизилась, текучесть рабочей силы в 1930-х гг. оставалась весьма высокой. Большинство вчерашних крестьян не питало симпатий к советскому правительству. Правда, тем рабочим, кому удалось подняться наверх («поколение Брежнева»), была присуща вера, что система представляет их интересы, однако масса новых рабочих не придавала особого значения мифам и идеалам советской идеологии. Тяжелые условия жизни и труда не соответствовали официальному видению будущего. У рабочих существовал свой внутренний мир, в котором концептуализировалась жизнь[13].

Этот образ «крестьян-рабочих», более или менее успешно избегавших искусов системы и проявлявших лишь внешний конформизм, хотя и верно изображает один из сегментов реальности, но способен объяснить лишь ограниченный ареал. Данный подход помогает нам понять, как новые переселенцы адаптировались к городским условиям и обучались обращать заданные условия к своей пользе. Если неповиновение новых поселенцев было столь велико, а их готовность приспособиться к существующим условиям оказалась столь низка, и вместо новой солидарности возникли лишь конфликты между старыми и новыми рабочими, как это изображает Хоффманн, остается неясным, как же могла произойти их интеграция. Ни поведение широких слоев, придерживавшихся модели пассивно-конформистского «соучастия», ни социальная позиция активной части рабочего класса, таким образом, не могут быть адекватно охарактеризованы[14].

Упомянутые стратегии рабочих, сводившиеся к обеспечению более сносных условий труда и развитию форм пассивного сопротивления, описывали и другие авторы, в частности Дональд Фильтцер и Кеннет Страус[15]. Центр тяжести аргументации Страуса лежит, впрочем, в другой плоскости, а именно в анализе механизма интеграции

---

[12] Hoffmann. 1994. P. 204.

[13] Ibid. P. 213–217.

[14] Ср.: Plaggenborg. Neue Literatur. 1997. S. 456.

[15] Filtzer. 1986; Straus. 1991; Straus. 1997 (переработанная и расширенная версия диссертации 1991 г.).

миллионов сельских переселенцев в армию рабочего класса, которую он оценивает как решающий фактор стабилизации сталинского режима. Интеграция для этого автора значит много больше, чем фактор страха, энтузиазм, материальный интерес или возможность сделать карьеру. Как удалось показать Страусу, повседневная жизнь советского предприятия 1930-х гг. была отмечена многочисленными конфликтами между различными группами рабочих. Сконструированные режимом для классификации рабочих категории *просоветский/антисоветский* или *пролетарский/антипролетарский* в действительности оказались химерами. Конфликты возникали в большей мере между старыми и молодыми рабочими, горожанами и крестьянами, мужчинами и женщинами, причем эти категории фиксировались в самых разных комбинациях[16].

Для 1930-х гг. примечательно было постепенное слияние этих гетерогенных групп в новый рабочий класс. Решающим фактором этого процесса аккультурации и ассимиляции, согласно Страусу, послужила фабрика или предприятие как центр организации сообщества («community organizer»). В результате постепенно формировался слой квалифицированных рабочих со своей собственной идентичностью. Этот процесс слияния не был запланирован или инициирован «сверху», равно как не проводился осознанно и «снизу». Он являлся в большей мере следствием конфликта и компромисса на предприятии. Завод заботился обо всех сферах жизни рабочего: от жилья и столовых, домов отдыха, детских лагерей, садов, ясель, билетов в театры и кино до шахматных клубов, хоров, театральных кружков и футбольных команд. Все это едва могло покрыть самые скромные потребности и далеко отставало от спроса, однако способствовало возникновению чувства коллективизма[17].

Рабочие и члены их семей ощущали себя «нашими» по отношению к внешним «чужим»[18]. Процесс слияния был ускорен стремлением партии превратить фабрику в кузницу «нового человека» с помощью образовательных и воспитательных мер, политических курсов, кампании по ликвидации неграмотности. Введенная с 1931 г. дифференцированная система оплаты труда наряду с образовательными мерами и социалистическим соревнованием способствовала тому, что прежняя градация отношений в коллективе теряла значение и на ее место заступала новая иерархия тарифных разрядов и привилеги-

[16] Straus. 1991. P. 110–115.
[17] Ibid. P. 494–496.
[18] Ibid. P. 515–516.

рованных ударников, которая уже не была застывшей, но, напротив, давала шанс благодаря активному образу действия в короткий срок подняться на вершину социальной пирамиды. Социальное происхождение утратило прежнее значение, важнее стало актуальное положение на предприятии. Как установил Страус, следствием этого стали и изменения в сознании и групповой идентичности рабочих. В начале 30-х гг. они воспринимали себя как вчерашних крестьян, домашних хозяек, выпускников средней школы и поддерживали по преимуществу контакты с людьми своего круга. В конце же 30-х гг., по Страусу, они чаще всего идентифицировали себя в категориях предприятия, профессии и тарифной ставки[19].

Аргументация Страуса расходится с наблюдениями предыдущих авторов. Он отвергает точку зрения, что рабочие оказывали сопротивление по большей части в крестьянском духе, равно как и представление о тотальном социальном контроле сверху донизу. Страус констатирует возникновение рабочего класса нового типа с новой солидарностью[20], не доказав, впрочем, что это классовое сознание действительно было присуще большинству рабочих. В то время как Хоффманн придает ведущее значение текучести рабочей силы и многочисленным формам пассивного сопротивления, Страус отводит этому феномену вторичную роль. Он, напротив, делает акцент на активном сотрудничестве рабочих на предприятии и обосновывает его их новой, обретенной на заводе, идентичностью[21].

В области изучения ментальности и мотивации значительный прогресс обеспечила монография Стефена Коткина о Магнитогорске[22]: сталинизм у Коткина предстает некоей «цивилизацией», социальной системой с особыми отношениями собственности, своей социальной структурой, экономической организацией, политической практикой и языком, сконструированной как противоположность капиталистическому миру. В духе Мишеля Фуко центральную роль в этой си-

---

[19] Straus. 1991. P. 522–539.

[20] Straus. 1997. P. 277. В противоположность тому Габор Риттерспорн полагает, что применительно к периоду после 1932 г. нельзя больше вести речь о рабочем классе, а скорее о некоей профессиональной группе, имевшей, впрочем, специфические черты, которые отличали ее от других социальных групп. У рабочих, правда, появилось известное групповое чувство, отделявшее их от крестьян, но повседневные напряжения и конфликты в отношениях с «интеллигенцией» они не идентифицировали как антагонизм между собой и элитой. Они приспосабливались к имманентно присущим системе противоречиям, и тем самым, считает Риттерспорн, являлись скорее рабочей массой, чем политическим рабочим классом (Rittersporn. From Working Class. 1994. P. 254, 272).

[21] Straus. 1991. P. 243, 278–281.

[22] Kotkin. 1995.

стеме играет язык, «дискурс». С помощью дискурса реализует себя власть, равно как и люди определяют свою идентичность. Согласно Коткину, решающим фактором является не то, верят ли люди в то, что они говорят, а как они говорят, т. е. в большевистском лексиконе, и что они соблюдают правила «игры социальной идентичности»[23].

Даже если люди лишь внешне перенимали этот новый «way of life» с его правилами поведения и собственным языком и подыскивали индивидуальные способы облегчения жизни, избегая требований системы с помощью нарочито замедленной работы, отдыха по болезни или частой смены места труда[24], со временем это вело тем не менее к позитивной интеграции в систему, поскольку при этой тактике они вращались внутри заданных системой параметров[25]. Элементы веры и неверия в рисуемые пропагандой, картины социалистического будущего, по мнению Коткина, должны были сосуществовать в каждом. Люди существовали в двойной реальности: пережитой с помощью опыта и высшей, заданной пропагандой истиной. Последняя в сознании людей также являлась частью действительности. Она помогала вписать проблемы повседневной жизни в более широкий контекст, намечала цель, ради достижения которой стоило работать[26]. Люди укреплялись в своей вере благодаря постоянно приводимым пропагандой сравнениям с капиталистическим зарубежьем, где со времени мирового экономического кризиса дела шли все хуже, тогда как в Советском Союзе один за одним сдавались в эксплуатацию промышленные гиганты и страна Советов казалась единственно процветающей в мире. Тому же способствовала муссируемая пропагандой угроза со стороны капиталистических и фашистских государств, которые якобы только ждали момента, чтобы напасть на «миролюбивый Советский Союз»[27].

Концепция Коткина содержит ценные стимулы к исследованию, но порождает опасность затушевать границу между реальностью и пропагандистскими образами. Тезис Коткина, что восприятие людьми дискурса постепенно вело к укоренению в них идеологии, слабо обоснован источниками. К тому же изучение настроений советского общества в 1930-е гг. показало, что значительная часть населения очевидно не разделяла большевистский дискурс или только внешне следовала ему. В целых регионах и группах населения пропаганда

---

[23] Kotkin. 1995. P. 222.
[24] Ibid. P. 223–224.
[25] Ibid. P. 235–236.
[26] Ibid. P. 228–229.
[27] Ibid. P. 227.

почти не имела воздействия, тогда как по неофициальным сетям продолжала распространяться альтернативная информация, политические идеи и конкурирующие дискурсы[28].

Следующий шаг вперед сделал Йохен Хелльбек в своем анализе частных дневников 1930-х гг. Он подверг критике облик человека в интерпретации Коткина, поскольку тот приписывал людям 1930-х гг. сегодняшний прагматичный образ мыслей. Хелльбек, в противоположность тому, делает акцент на специфическом ином бытии и ином мышлении «сталинского субъекта» и при этом не останавливается перед вопросом, не потому ли столь много людей участвовало в осуществлении террора, что они по собственному побуждению стремились достичь личной идеологической «чистоты» и чистоты своих ближних[29]. Он ставит под сомнение общепринятое разделение публичного и частного языка и отдаваемое в литературе предпочтение последнему как аутентичному свидетельству, сближаясь с Коткиным, когда ведет речь о глубоком проникновении идеологии во внутренний мир «сталинского субъекта»[30]. Дневник комсомольца Степана Подлубного является действительно убедительным доказательством того, что режим сумел чрезвычайно успешно насадить свою идеологию в головах людей[31]. Он свидетельствует о том, как молодой человек, который в 1931 г. приехал в Москву в качестве сына кулака, усвоил большевистскую идеологию и постоянно старался формировать свое самосознание в большевистском духе.

Этот подход основывается на тезисе, что крупные группы людей в глубине души были убеждены в истинности идеологии и верности пути к обещанной цели и, ведомые мотивами не целеполагания, но ценностной ориентации – говоря категориями Макса Вебера, – отдавали себя в распоряжение большевистской системы. Анализ дневника Подлубного является важным шагом на пути к пониманию сталинского общества. Но все же недопустимо обобщать и экстраполировать свидетельства одного человека на все население, определяя, как это звучит у Хелльбека, что все оно являлось «сталинским субъектом», поскольку этот путь может привести к ревизионистским заблуждениям 1980-х гг. Подлубный был не только сыном кулака, но и молодым коммунистом, и в этом качестве принадлежал к группе, которая по своему идеологическому сознанию отличалась от основной массы людей в СССР.

---

28 Davies. Popular Opinion. 1997. P. 7, 183, 185.

29 Halfin, Hellbeck. 1996. P. 460–461.

30 Hellbeck. Speaking Out. 2000. P. 89–90; Hellbeck. Laboratories. 1998.

31 Tagebuch aus Moskau. 1996.

На примере Метростроя наглядно видно, что различные группы населения в целом и среди рабочих в особенности совершенно поразному воспринимали действительность и проявляли специфические модели поведения. С одной стороны, имелось твердое ядро коммунистов и комсомольцев, мобилизованных с предприятий на строительство метро. Им, без сомнения, принадлежали решающие позиции. Они были опорой и своего рода рукой режима на строительных участках. Их модель поведения служит ключом к пониманию механизма реализации власти на нижних уровнях. С другой стороны, большинство на стройке составляли рабочие, которых партия расценивала как «отсталых» и потому не соответствовавших образу энтузиаста-метростроевца, готового принести себя в жертву, каким он представал в советских, а также и в западных описаниях.

В дальнейшем должны быть рассмотрены жизненный мир, модели поведения и мотивация важнейших групп рабочих Метростроя. Вопрос об основах их классификации по действиям и установкам ведет в область критики источников, но тем не менее должен быть здесь поставлен. В отличие от Коткина, речь не пойдет о дискурсе, в противоположность Хелльбеку свидетельства одной выбранной личности мы не будем распространять на все сообщество. Следует привлечь для анализа по возможности все доступные источники по различным группам метростроевцев, не проводя отбор среди личностей, о которых имеется информация, и не ограничиваясь одним определенным типом источника.

Несмотря на достаточно широкую источниковую базу, и при таком подходе возникают определенные проблемы. Как правило, относительно надежно можно определить поведение отдельных личностей или небольших групп. Имеются отчеты инспекционных органов, а также статистика руководства предприятия, в которых, например, приводятся сведения о прогулах, нарушениях дисциплины, отказе от работы, алкоголизме и преступности. По цифрам объема производства можно подсчитать, насколько высока или низка была производительность труда, работали люди быстро или медленно. Воспоминания и свидетельства очевидцев или газетные сообщения содержат сведения о том, как вели себя рабочие, приехавшие в город из деревни, или что предпринимали комсомольцы, чтобы оказывать влияние на своих коллег-рабочих и контролировать их.

Короче говоря, на примере Метростроя несложно подобрать достаточно достоверные свидетельства о моделях поведения отдельных личностей и различных категорий рабочих. Трудности начинаются, как только пытаются сделать следующий шаг и исследовать лежащие в основе этих моделей установки и мотивации. Проникнуть во вну-

тренний мир человека непросто даже в отношении живого индивида. Неизмеримо сложнее эта задача для историка, который лишен возможности наблюдать за своим объектом исследования или говорить с ним.

В принципе возможны три подхода для понимания установок и мотиваций человека: его собственные свидетельства, свидетельства третьих лиц и очевидные факты поведения. У всех трех подходов есть свои изъяны. То, что рассказывает или пишет сам человек о своих установках и мотивах, может быть осознанно или бессознательно искажено. Сообщения третьего лица об установках данной личности могут основываться только на наблюдениях и предположениях. По поведению человека не всегда точно можно судить о его внутренних побудительных мотивах. Если кто-либо объявлял на производственном собрании, что будет в качестве ударника участвовать в социалистическом соревновании, то этот поступок мог основываться на внутреннем убеждении, а мог служить формой приспособления к общественно желательной модели поведения.

Основным источником, на базе которого проводится анализ моделей поведения и мотиваций, служат несколько сот стенограмм бесед с рабочими, комсомольцами, инженерами и представителями административного аппарата, которые были собраны в 1934–1935 гг. в рамках ведшегося параллельно со строительством проекта «История метро». В этих интервью метростроевцы рассказывали о закулисной стороне их жизни, о том, как они на собственном опыте познакомились со строительством метро[32]. К этой же источниковой группе относятся многотиражные газеты отдельных строительных участков, некоторые дневники и в качестве корректива отчеты вышестоящих инстанций и контрольных органов, а также статистические данные, например, о причинах увольнения рабочих и выполнении плана.

При обращении к интервью следует иметь в виду, что эти материалы готовились с ясно выраженной целью. Собеседниками служили не репрезентативные и случайно попавшиеся представители всего сообщества метростроителей, а специально подобранные комсомольцы, ударники, функционеры и инженеры. Интервьюируемым было известно, что их высказывания должны быть опубликованы. Сверх того отчетливые следы оставил во многих стенограммах набор вопросов, с которыми обращались к метростроевцам. Опрошенные вели рассказ не совсем спонтанно, они сознательно оставляли свидетельство для потомков, и при этом беседа направлялась по определенному руслу.

---

[32] О проекте «История метро» подр. см. Гл. VII. 4Б.

Относительно автобиографических текстов в целом в новейшей литературе установилось мнение, что они не отражают достоверно, без искажений ни объективной реальности, ни субъективного восприятия этой реальности, но должны быть классифицированы как личностные конструкты идентичности, чья культурная функция состоит в установлении признаваемой обществом осмысленности и жизненно-исторического континуитета. В ходе этого конструирования на жизненный опыт, сохраненный в памяти индивидуума, воздействуют коллективные ценностные установки и приоритеты, а сам этот опыт ориентирован на заданные обществом образцы «осмысленной жизни»[33].

То же самое относится к автобиографическим рассказам метростроевцев. Стенографически зафиксированные в свое время интервью представляют собой не столько пересказанную реальность, сколько специфический литературный жанр, разновидность советского «учебного романа»[34]. Сознательно либо нет, опрошенные метростроевцы конструировали такую историю жизни, которая соответствовала ожиданиям интервьюеров. Конкретный пример: биографии комсомольцев излагались по основополагающей схеме большевистской истории успеха, согласно которой происходило превращение эксплуатируемого, необразованного и политически незрелого батрака в начитанного, идеологически сознательного и культурного передовика производства, который не только постоянно «работает над собой», но и положительно влияет на свое окружение в духе политики партии. Работа на строительстве метро в этом контексте представлялась большой школой, университетом, как некоторые буквально ее называли. Многие метростроевцы признавались, что лишь благодаря работе на строительстве метро стали сознательными пролетариями, что здесь они обучились социалистическим методам труда и приобщились к культурной жизни[35].

Вполне очевидно, что такого рода источники следует использовать с известными оговорками и в сопоставлении с другими материалами. Не стоит принимать за чистую монету бросающиеся в глаза при поверхностном обзоре выражения о всеобщем «энтузиазме» рабочих и содружестве метростроевцев, спаянном единодушным желанием построить красивейшее метро в мире. Рассказы не исчерпывались,

---

33 См.: Bourdieu. 1990. S. 75–81.

34 За указание на этот жанр автор выражает признательность Хубертусу Ф. Яну (Кембридж).

35 См. подр. об этом Гл. V. 1. и Гл. V. 3–4. О литературно-теоретическом анализе (опубликованных) рассказов см.: Aris. 1998. S. 33–58.

впрочем, сконструированными биографиями, но наряду с многочисленными стереотипами содержали также конкретную информацию о личностях и такие детали, в достоверности которых, как правило, нет повода сомневаться.

Если то, что молодой коммунист рассказывал о своем детстве, родительском доме, социальном происхождении, учебе в школе и начале трудовой деятельности, вполне укладывалось в рамки советского «учебного романа», то, с поправкой на «пролетарское» происхождение, внезапный социальный подъем после революции и чаще всего нарочитое и выставленное на всеобщий обзор воодушевление делом социализма, можно подойти к этому источнику и с другой стороны, а именно исходя из того, что отраженная в нем цепь фактов в целом соответствует действительности. Разумеется, некоторые скрывали свою принадлежность к кулацким семьям или, будучи крестьянскими сыновьями, приписывали себе пролетарское происхождение, объявляя отца бедняком, а самих себя – эксплуатируемыми поденщиками, но такого рода компиляции все же не играют роли, поскольку эти категории можно оставить в стороне и ограничиться вопросом, происходил ли опрошенный из городского или сельского сословия.

Также в отношении профессиональной деятельности, побудительных причин пойти на стройку, восприятия работы на своем участке и моделей поведения в период строительства стенограммы бесед с метростроевцами при внимательном рассмотрении содержат обильную информацию, многообразную картину мотивов, трений, проблем и конфликтов в повседневной жизни, на основе анализа которых можно вывести надежные наблюдения о действительности и ее субъективном восприятии.

Высказывания действующих лиц по поводу своего поведения и поведения коллег по многим причинам заслуживают серьезного внимания. Во-первых, в ходе работы над проектом «История метро» обычной практикой было обсуждение запротоколированных интервью на собраниях метростроевцев и функционеров. Это ограничивало свободу рассказчика не только в негативном для историка смысле: каждый мог, впрочем, умолчать о неудачах, но в то же время едва ли осмелился хвастаться вымышленными подвигами из опасения быть поднятым на смех собственной бригадой. Во-вторых, описанные в интервью модели поведения можно верифицировать и выразить в количественном отношении с помощью других источников, например статистики увольнений или инспекционных отчетов контрольных органов. Среди опрошенных находилось, кроме того, немало инженеров и техников, которые оценивали строительство метро более критично по сравнению с «энтузиастами». Тем не менее их сообщения о

комсомольцах неоднократно совпадают с тем, что последние рассказывали о себе, хотя подчас и в героизированной форме. Свидетельства комсомольцев о мотивах заслуживают доверия, поскольку они не ограничивались протокольной фразой об «энтузиазме» как основном факторе участия в строительстве метро, но рисовали широкий спектр побудительных причин, которые отчасти не соответствовали ожиданиям интервьюеров. Менее информативны те сообщения комсомольцев или партийных деятелей, в которых они отчитываются об эффективности своей деятельности, об успехах в деле повышения темпов работы и при перевоспитании «отстающих». В этом случае предпочтение отдается иным, более надежным источникам[36].

2. Столпы режима на Метрострое и их мотивация

А) Комсомольцы

> «Быть членом комсомола – почетная задача для всех молодых рабочих и крестьян. Каждый комсомолец своим поведением и работой вовне и внутри союза должен высоко держать честь своей организации и красного коммунистического знамени и защищать как святыню. Комсомолец никогда не должен забывать, что он является будущим членом пролетарского авангарда, Всероссийской Коммунистической партии, и обязан готовиться к достойному выполнению этого громадного и тяжелого долга. Всегда и повсюду, в промышленности и в сельском хозяйстве, в Красной армии и на государственной службе, комсомолец должен быть первым из первых, самым работоспособным, энергичным, добросовестным и мужественным и служить примером для всей молодежи и всех трудящихся»[37].

Согласно изложенным в уставе Коммунистического Союза молодежи (комсомола) задачам, от членов этой организации ожидали, что они станут авангардом не только молодежи, но и всей страны. Стать членом комсомола могли молодые люди в возрасте от 14 до 23 лет. Достигший 23 лет мог оставаться в организации в качестве пассивного члена. Большинство все же непосредственно переходило в партию. Дети рабочих и крестьян-бедняков принимались в комсомол без всяких проволочек, молодежь непролетарского происхождения – после годичного кандидатского стажа и по рекомендации трех членов

[36] О проблеме эффективности труда подр. см. Гл. VI. 8.
[37] Устав комсомола. Цит. по: Mehnert. Jugend. 1932. S. 65.

организации. Доля комсомольцев среди молодежи страны в 1932 г. составляла около 10 % (примерно 4 млн чел.)[38].

Образ комсомольца, который рисуют официальные источники и иностранные наблюдатели, в основном совпадает с цитированными выше требованиями устава этой организации. Сотни тысяч комсомольцев в годы первых пятилеток были мобилизованы на крупные стройки, горно-металлургические комбинаты, лесозаготовки или узловые пункты на транспорте. Там, где требовалось сдвинуть дело с мертвой точки или добиться решающего прорыва, всегда призывали на помощь комсомол[39].

Даже весьма антикоммунистически настроенный посол Австрии в Москве Генрих Пахер-Тайнбург выражал восхищение юными коммунистами и под большим впечатлением от их деятельности сообщал в январе 1932 г. в Вену: «[...] Наряду с этим имеется относительное меньшинство молодежи, накрепко сплетенное с режимом, которое, по нашим представлениям, работает совершенно нечеловечески, чтобы в условиях нужды и лишений внести свою лепту в достижение цели, о которой им из года в год твердят в газетах, по радио и на собраниях и к которой они стремятся с религиозным неистовством. Это меньшинство, которое, конечно, разрастается с каждым годом, столь неслыханно твердо в своих убеждениях и целеустремленно, что оказывает на прочее большинство значительное моральное давление, тем более что по конституции государства оно имеет все средства для организации, а основная публичная власть пускает в ход все средства, чтобы сорвать попытку создание противоположной организации молодежи»[40].

Комсомольцы в своем юном рвении подчас заходили так далеко, что доставляли неудобства старой партийной гвардии. Иностранные наблюдатели в начале 1930-х гг. в один голос писали об остром противостоянии между фанатичной молодежью и старшим поколением[41] и даже были отчасти озадачены оптимизмом и непоколебимой

---

[38] Mehnert. Jugend. 1932. S. 21–22, 64–65.

[39] Ср.: Отчет о работе первого секретаря комсомола Косарева, 11 апреля 1936 г. // Косарев. 1936. С. 12–14.

[40] Österreichischer Gesandter in Moskau, Pacher. Denkschrift über die Lage der Sowjetunion am 1.1.1932, 20.1.1932. ÖStA Wien, BMfAA, NPA, Karton 55.

[41] Bundespolizeidirektion Wien. Information über die Lage in der Sowjetunion, o. D. [1931]. [Путевые заметки одного русского эмигранта, который летом 1932 г. в течение пяти недель путешествовал по Советскому Союзу как частное лицо и знакомился с настроениями населения в разных регионах (в том числе в Москве)]; ÖStA Wien, BMfAA, NPA, Karton 664; Chamberlin. 1934. S. 141–142, 230. Уильям Чемберлен (1897–1969) в 1922–1934 гг. работал корреспондентом газеты Christian Science Monitor в Москве.

верой комсомольцев в светлое будущее: «Извечный конфликт мировоззрения и психологии старшего и молодого поколений в России, нашедший высшее художественное выражение в «Отцах и детях» Тургенева, сейчас более очевиден, чем прежде. Духовное столкновение сейчас более естественно и неизбежно, поскольку патриархальное дореволюционное поколение и новое советское противостоят своей лояльностью, вкусами и идеями, часто остро противоречащими друг другу. Молодой коммунист или комсомолка не могут понять, почему отец или мать, даже если те в молодости были революционерами, не разделяют их безоглядного энтузиазма по поводу Магнитки или Днепростроя. Отец же и мать не могут ссебе представить, почему их дети столь спокойно и даже позитивно воспринимают такие вещи, как ликвидация кулаков, ссылки и депортации без судебного разбирательства, полное подавление критики коммунистической идеи»[42].

В провинциальных газетах начала 1930-х гг. можно было прочесть массу открытых писем молодых людей, порвавших со своими родителями. За этим часто стояли соображения выгоды, поскольку дети лишенных прав («лишенцев») пытались таким способом избавиться от статуса изгоя, хотя немало было случаев, когда так поступали без внешних побудительных причин[43].

Не каждый комсомолец являлся фанатиком. Многие рассматривали принадлежность к комсомолу исключительно или по преимуществу как средство для профессиональной или социальной карьеры[44]. Членство в комсомоле давало преимущество при поступлении в учебные заведения. Для молодых людей, приехавших в город из села, вступление в комсомол сулило, кроме того, возможность познакомиться с другими сверстниками. Многие поддавались натиску агитаторов просто из лени[45]. Вольфганг Леонард, который в конце 1930-х гг. как убежденный юный коммунист находился в эмиграции в Москве, распределял своих товарищей-комсомольцев на 4 категории: сначала шли «энтузиасты», брызжущие активностью и инициативой, которые работали в комсомоле с воодушевлением и самопожертвованием, но не забивали голову политическими проблемами и, вероятно, могли бы с тем же успехом служить иной идеологически

Сначала он симпатизировал Советскому Союзу, но затем на собственном опыте избавился от иллюзий.

[42] Chamberlin. 1934. S. 240–241.

[43] Ibid. S, 241.

[44] Deutsches Generalkonsulat Leningrad. Berichte, 30.7.1933, 23.8.1933. PA AA, R 83575; Pellenc. 1936. P. 126–127 [отчет о поездке].

[45] Hoffmann. 1994. S. 193.

направленной организации. Следующий тип комсомольца вступал в организацию по политическим убеждениям. Такие члены организации отличались активностью в политической дискуссии, но вовсе не были такими «энтузиастами», как представители первой группы. К третьей категории относились «карьеристы», видевшие в комсомоле прежде всего трамплин для ускоренного достижения впечатляющих постов. Четвертый тип Леонард назвал «равнодушными», которые не ломали голову над проблемой вступления в комсомол, последовав исключительно примеру друзей[46].

Убежденные комсомольцы благодаря их воспитанию и продвижению в организации приобретали общие характерные черты. Сторонние наблюдатели говорили о неком «стандартном типе», который появился в результате развития определенных качеств и подавления других[47]. Типичный «правильный» комсомолец в этих источниках описывается как воспитанный советской школой сызмальства в большевистском духе, с узким горизонтом, не способный к критическим суждениям, привыкший никогда не обсуждать приказы и одобрять все, исходящее сверху, отличающийся бессердечием, завышенной самооценкой, незнанием прошлого и искаженным до гротеска восприятием настоящего[48]. Воспоминания Вольфганга Леонарда о его тогдашних оценках того, что происходило вокруг, выдержаны примерно в том же духе:

«Мою мать арестовали, я пережил арест моих учителей и друзей и, разумеется, давно заметил, что советская действительность была совсем иной по сравнению с ее описаниями в “Правде”. Но каким-то образом я отделял эти вещи, в том числе мои личные впечатления и переживания, от своих политических убеждений. Как будто бы существовало два уровня: на одном находились мои ежедневные события и собственные переживания, по поводу которых я нередко отзывался критически, а на другом проходила генеральная “линия”, которую в то время, несмотря на некоторые сомнения, я “в принципе” все еще считал верной»[49].

Дневник Степана Подлубного свидетельствует, как даже кулацкий сын смог увлечься идеей социалистического строительства. Хотя

---

46 Leonhard. 1955. S. 72–73.

47 Chamberlin. 1934. P. 237. Подобное же наблюдение сделал Пелленк (Pellenc. 1936. P. 124): «Они настолько похожи друг на друга, что можно поверить в существование нового советского человека».

48 Pellenc. 1936. P. 127–129. В том же духе, но не столь подробно: Chamberlin. 1934. P. 237.

49 Leonhard. 1955. S. 72.

он жил в постоянном страхе перед органами и опасался, что из-за сокрытого происхождения его депортируют, он настолько хотел – не по карьерным соображениям, а из убеждения – стать образцовым активистом, что был готов служить информатором компетентных органов («сексотом»)[50]. Он не сомневался в легитимности сталинской классовой политики. Классово чуждые элементы, такие как он сам, на его взгляд, обладали «больной психологией», от которой они были обязаны избавляться с помощью беспрестанной работы над собой[51].

Тот факт, что дети кулаков скрывались в городах и становились образцовыми рабочими (до тех пор, пока их не «разоблачали» и не изгоняли оттуда), отнюдь не единичен и может быть объяснен различными причинами[52]: свою роль играла привитая им в семье высокая трудовая мораль[53]. Другие могли надеяться на «искупление работой» греха своего происхождения[54]. Примечательна в этой связи чрезвычайно высокая доля рабочих классово чуждого происхождения в стахановском движении[55]. Если не брать в расчет эти идеалистические интерпретации, для многих кулацких сыновей речь просто шла о том, чтобы избавиться от клейма кулацкого происхождения и обрести безопасное существование.

Советская публицистика настолько прославила комсомольцев Метростроя с их «энтузиазмом», что они стали воплощением метростроевца, преданного делу социалистического строительства. При этом упускали из виду, что среди строителей метро комсомольцы составляли меньшинство и ни в коем случае не представляли прочих рабочих, и, кроме того, общий эпитет «энтузиаст» никак не может быть отнесен к значительной части комсомольцев.

Как отмечалось выше, мобилизация проходила не без трений: из 20 тыс. призванных комсомольцев (13 тыс. в 1933 г., 7 тыс. в начале 1934 г.) к июню 1934 г. на Метрострое продолжали работать только около 9 тыс., из них 7943 на шахтах и дистанциях[56]. Это соответствовало 18 % штатного персонала шахт и дистанций в самый разгар работ[57]. К началу 1935 г., когда коллектив рабочих был снова сокращен

---

50 Tagebuch aus Moskau. 1996. S. 158.

51 Ibid. S. 36–37.

52 Ibid. S. 37. Последующие рассуждения заимствованы из введения к изданию дневника Подлубного, написанного составителем Йохеном Хелльбеком.

53 Ср.: Scott. Behind the Ural. 1989. P. 19, 282.

54 См.: Staržinskij. 1991.

55 Maier. 1990. S. 123–126.

56 См. Гл. III. 2.

57 Бюро МГК ВКП(б). Приложение к протоколу 8, 14 июня 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 15. Л. 17–20). По отдельным шахтам и дистанциям в других источниках

до 35 тыс. чел., в отчетах отделов кадров зафиксировано 4756 комсомольцев (13,6 %). Даже на «комсомольской шахте» № 12 (щитовая проходка под Театральной пл.) доля комсомольцев в начале 1935 г. составляла лишь 18,5 %. На всех прочих шахтах и дистанциях она была еще ниже[58].

Те комсомольцы, кто, несмотря на трудности и разочарования первых недель, остался на стройке, являлись твердым ядром рабочего коллектива и соответственно обладали высокой мотивацией. С юношеским порывом они взялись за работу, в короткий срок овладели нужной квалификацией и в течение нескольких недель приобрели руководящие позиции среди рабочих[59]. Твердое ядро комсомольцев обладало прочным групповым сознанием и выступило в роли помощника партии в деле воспитания рабочих[60]. Оно формировалось отчасти в виде собственных комсомольских бригад, частью существующие бригады были пополнены коммунистами и комсомольцами[61]. Мобилизованные перенимали руководящие функции в партийных, комсомольских и профсоюзных организациях и инициировали «социалистическое соревнование» и движение «ударничества»[62]. Их прибытие обозначало поворот в самовосприятии в отношении темпов и производительности труда[63]. Как свидетельствует уничтожающая критика Кагановичем эффективности производства на Метрострое в декабре 1933 г., перелом последовал не тотчас вслед за приходом на

лишь имеются фрагментарные сведения. Например, на шахте № 17 в мае 1934 г. трудилось 2600 рабочих, из них 423 комсомольца, или 16, 3 % (Стенограмма беседы с комсомольцем Хохряковым, шахта 17, 9 мая 1934 г. // ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 29).

[58] Годовые отчеты организаций Метростроя по работе с кадрами в 1934 г., общий обзор (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 1–80; Д. 226. Л. 1–90). Некоторые шахты и дистанции не указали, впрочем, количества комсомольцев, так что итоговая цифра удельного веса комсомольцев должна быть несколько выше.

[59] Бюро ЦК ВЛКСМ. Отчет о работе комсомольской организации шахты 18–18 бис Метростроя. К протоколу 162, 11 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 178–180).

[60] Обязательство мобилизованных на Метрострой 1000 комсомольцев, 14 мая 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 66. Л. 50–51); Стенограмма беседы с комсомольцем Хохряковым, шахта 17, 9 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 28).

[61] Бюро ЦК ВЛКСМ. Отчет о работе комсомольской организации шахты 18–18 бис Метростроя. К протоколу 162, 11 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 180, 207–208); Стенограмма беседы с комсомольским секретарем Меловановым, шахта 22 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 311. Л. 67).

[62] Ср., напр.: Отчет о положении комсомольской организации шахты 21–21 бис, 9 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 188–189); Стенограмма беседы с комсомольцем Марусиным, 9 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 1–2).

[63] Стенограмма беседы с комсомольцами, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 87).

стройку мобилизованных комсомольцев, но при «штурме плана» весной 1934 г. они без сомнения сыграли решающую роль[64].

Биографические данные молодых коммунистов не отвечали созданному пропагандой образу кристально чистого пролетария. Так, социальное происхождение было классифицировано в отношении 384 комсомольцев шахты № 18: только 162 из них (42,2 %) родились в семьях рабочих, 181 чел. (47,1 %) были крестьянскими детьми, 33 (8,6 %) – выходцами из семей служащих, 8 (2,1 %) являлись прочего происхождения. Подавляющее большинство к моменту мобилизации имели трудовой стаж от 1 до 2 лет: 21 комсомолец из 384 впервые начал работать в 1933 г., 66 – в 1932, 183 – в 1931 и 50 – в 1930 г.[65]

Автобиографические данные, содержащиеся во взятых в 1934–1935 гг. у метростроевцев интервью, дают схожую картину (см. табл. 22). Количество лиц, относительно которых мы имеем сведения, весьма невелико. Не может быть и речи о представительной статистической выборке, поскольку опрашиваемые не были выбраны по случайному принципу. Для бесед подбирали таких комсомольцев, которые производили впечатление примерных активистов или ударников. Но поскольку нас интересует здесь именно это активное ядро, интервью представляют собой содержательный источник.

Из 45 опрошенных комсомольцев, занятых на строительстве метро в качестве рабочих или функционеров, 19 (42,2 %) происходили из крестьянских семей. 12 (26,7 %) были детьми рабочих, 4 (8,9 %) – служащих, 3 (6,9 %) – ремесленников, еще 3 – учителей, врачей и священников. Детство в деревне провели 27 (60 %), столько же в 1929–1933 гг. впервые приехали в Москву. 38 (84,4 %) родились в 1911–1917 гг., причем большинство в 1912 г., и, таким образом, к моменту поступления на стройку были в возрасте 16–22 лет. Революцию и гражданскую войну они пережили детьми. Женщин среди них было 27 (57,8 %), причем эта группа среди опрошенных резко превышала средний процент женщин на строительстве. Доля женщин среди комсомольцев Метростроя достигала максимум 30 %.

Почти все получили школьное образование в советской школе, 9 (20 %) учились даже в техникумах, на рабочих факультетах ву-

---

[64] Ср.: Каганович. Первая очередь 1933. С. 1–6. Об эффективности использования комсомольцев см. Гл. VI. 8.

[65] Отчет о работе комсомольской организации шахты 18–18 бис Метростроя, 7 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 178–180).

зов или в педагогических училищах, получая тем самым дополнительный шанс для повышения образования и успешной карьеры. 19 (42,2 %) своим подъемом были обязаны комсомолу и профсоюзу. Поднявшись с самых низов, они стали секретарями комсомольских ячеек и районных комитетов[66], председателями колхозов[67], членами Моссовета[68], членами фабричной и заводской администрации[69] или по поручению комсомола направлялись в различные места, чтобы снимать там кино или форсировать коллективизацию сельского хозяйства[70].

На удивление много (8 чел., или 17,8 %) детство провели сиротами или беспризорниками[71]. Эти лишенные корней люди, которые не испытали нормальной семейной жизни и вели жалкое существование без традиционных ценностных представлений, обрели в комсомоле и затем в партии замену семье и одновременно ту инстанцию, которая обеспечивала социальную защищенность и стабильную систему ценностей наряду с заданными непреложными истинами, на которые они могли ориентироваться.

То же наблюдение относится, вероятно, к тем комсомольцам, кто провел детство в деревне. Русская деревня имела традиционный нравственный авторитет, равно как и православная церковь, правда, утратившая после 1917 г. силу своего воздействия. С переездом же выросших в селе юношей в город они лишались остав-

---

[66] Стенограмма беседы с бригадиром Ребровым, шахта 12 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 1); То же с комсомольским секретарем Марусиным, шахта 18 (там же. Л. 12–13); то же с Резниченко, редактором газеты «Ударник Метростроя», 22 ноября 1934 г. (там же. Л. 31); то же с комсомольским секретарем Млодиком, шахта 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (там же. Д. 305. Л. 41–43); то же с комсомольским организатором Мордвишовым (там же. Д. 316. Л. 327–337); то же с комсомолкой Малковой, кессонная группа, 1 декабря 1934 г. (там же. Л. 1); то же с комсомолкой Соколовой, шахта 16, 11 апреля 1934 г. (там же. Д. 267. Л. 1–3); то же с бетонщицей Сухановой, шахта 10–11, 25 октября 1934 г. (там же. Д. 308. Л. 120).

[67] То же с десятником Салих-Мингалиевым, шахта 10–11 (там же. Д. 319. Л. 3–4).

[68] То же с бригадиром Сорокиной, шахта 9–9 бис (там же. Д. 308. Л. 19).

[69] То же с бригадиром Колодовым, шахта 8 (там же. Д. 303. Л. 77); то же с бригадиром Лушником, шахта 12 (там же. Д. 304. Л. 37); то же с бригадиром Катамадзе, 1-я дистанция (там же. Д. 302. Л. 1–2).

[70] То же с бригадиром Мельниковым, шахта 13–14 (там же. Д. 316. Л. 291–294); то же с бригадиром Здоровихиным, шахта 15, 4 октября 1934 г. (там же. Д. 301. Л. 125–126).

[71] Следует еще изучить, насколько велика была доля таких людей среди членов комсомола и партии, чтобы оценить является ли эта частотность случайной или общим феноменом. Крайне необходимо для дальнейшего исследования создание коллективной биографии комсомольских, партийных и профсоюзных функционеров нижнего и среднего звена, причем здесь напрашивается сравнение с национал-социализмом.

шихся связей и помощи в ориентации, тем более что теперь – в силу явных различий между городом и деревней – сельская жизнь должна была им казаться безнадежно отсталой. Они также обретали в комсомоле и партии новый авторитет, обещавший им поддержку[72].

Среди опрошенных комсомольцев не нашлось, разумеется, таких, кто признался бы, что является отпрыском кулацкой семьи, хотя на строительстве метро имелись и таковые[73]. Их восприятие коллективизации 1928–1933 гг. было безусловно иным, чем у детей бедняков, которые ушли в город, где стали рабочими, а в 1930 г. по поручению комсомола возвратились в деревню для проведения коллективизации, приняв активное участие в выселении кулаков. Для тех, кому плохо жилось в деревне, переезд в город и участие в социалистическом строительстве означали социальный подъем и улучшение жизненной перспективы. Разрушение прежнего сельского уклада и преследование кулаков многие из них открыто считали необходимым делом[74].

---

[72] Отсутствие поначалу ориентации и поиски опоры в комсомоле отчетливо выражены в некоторых автобиографиях комсомольцев. Ср., напр.: Стенограмма беседы с комсомолкой Соколовой, шахта 16, 11 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 267. Л. 1–3).

[73] Стенограмма беседы с комсомольским секретарем Максимовым, шахта 35, 19 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 53); Ударник Метростроя. 16 марта 1933. № 29. С. 3; 21 марта 1933. № 33. С. 3.

[74] Ср.: Стенограмма беседы с бригадиром Мельниковым, шахта 13–14 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 291–294): Мельников, сын крестьянина из западных губерний, после окончания школы в 1926–1927 гг. работал кочегаром на фабрике. Затем он был послан комсомолом на курсы «кинофикации» села. В последующие годы он организовывал в различных селах показы кинофильмов и вместе с тем участвовал в коллективизации. В 1933 г. был мобилизован на Метрострой; то же с бригадиром Здоровихиным, шахта 15, 4 октября 1934 г. (там же. Д. 301. Л. 125–132): Здоровихин родился в 1913 г. в Саратовской губернии в семье крестьянина, после смерти родителей в 1918 г. воспитывался в детском доме, где, по его собственным словам, голодал. В 1924 г. он бежал поэтому из детского дома, уехав на Черное море и Кавказ, «чтобы посмотреть мир». После этого жил у тетки и четыре года ходил в школу. В это время он уже был активным пионером, т. е. членом детской организации комсомола. В 1930 г. вступил в комсомол. В 17–18-летнем возрасте по поручению комсомола совершил многочисленные «командировки» в сельскую местность, где обратил на себя внимание участием в реквизиции зерна и преследованием кулаков (там же. Л. 126–131 с подробным описанием своих действий). После практики в колхозе он работал контролером и позднее освобожденным секретарем комсомольской ячейки на строительстве. В 1933 г. приехал в Москву, приобрел специальность слесаря и электрика, причем прошел путь с самых низов до рабочего пятого разряда. Осенью 1933 г. он был мобилизован на Метрострой.

Таблица 22

Общие черты биографий 45 комсомольцев, занятых на Метрострое в качестве рабочих и функционеров[75]

Год рождения	До 1911	1911	1912	1913	1914	1915	После 1915
Число	6	4	13	6	6	5	4
Место рождения	Москва	Другие города	Деревня				
Число	7	8	26				
Профессия отца	Рабочий	Крестьянин Батрак	Ремесленник	Служащий	Учитель Врач	Священник	Прочее
Число	12	19	3	4	2	1	3
Выросли в деревне	27						
Проживают в Москве с	1927 и ранее	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Число	16		2	8	12	4	1
Образование	Школа (без др. сведений)	До 5 классов	5 классов	6–10 классов	Техн. училище	Рабфак	Институт
Число	10	6	14	10	3	3	5
Особенности биографии	Сирота или беспризорник	Карьера функционера	Участие в коллективизации				
Число	8	19	2				

Известная комсомолка Татьяна Федорова, которая в 1933 г. была мобилизована на Метрострой, в 1937 г. избрана в Верховный совет СССР и впоследствии, в 1961–1986 гг., работала заместителем начальника Метростроя, описала в своих, впрочем, весьма преукрашенных воспоминаниях, как она, родившаяся в 1915 г. и выросшая в селе на Дону, еще ребенком поклялась в верности Советской власти. В годы гражданской войны ее село было разграблено и сожжено бандитами. Вдруг, как в сказке, появились красноармейцы и отогнали бандитов: «Что значит Советская власть, что такое союз рабочих и крестьян, я в первый раз узнала в раннем детстве, в то далекое и тя-

[75] Подсчитано по стенограммам бесед с комсомольцами (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 267, 301–323). При указании профессии отца иногда встречаются двойные обозначения, например: «Дьякон, который наряду с этим занимался сельским хозяйством», или «Рабочий, связанный с деревней». Исключены из таблицы те комсомольцы, которые принадлежали к технической интеллигенции, а также комсомольские функционеры, которые уже состояли в партии. Эти группы будут особо рассмотрены в следующих главах.

желое время. Городские рабочие, Красная армия пришли на помощь погорельцам. [...] На наших глазах поднялись хаты, и еще краше, чем прежде. Они отремонтировали любимый всеми народный дом, место общих собраний, праздников, вечеров, театральных постановок. [...] Никогда в жизни не забуду я этот маленький дом. [...] В моем первом пионерском отряде я поняла, что значат коллектив и дружба. Нам говорили: "Вы молодые хозяева страны, вы за все в ответе, вам все по плечу". С этим чувством я жила и живу сегодня. Советская власть – это мы»[76].

Некоторые из этих биографий могли состояться только в условиях советской системы, а именно когда разнорабочие, батраки и уборщицы[77] с незаконченным школьным образованием в кратчайший срок поднимались на ведущие позиции или выполняли поручения своей организации, которые были связаны с властью над жизнями многих людей (реквизиции зерна, коллективизация). Даже приняв во внимание тот факт, что описанные в интервью истории успеха и социального подъема связаны с конструированием биографий в желательном для режима свете – в духе вышеупомянутого советского «учебного романа», – все же нет оснований сомневаться, что многие действительно воспользовались предоставленным системой шансом для социального взлета.

Раскинутая по всей стране сеть комсомольских, партийных и профсоюзных организаций сулила сотням тысяч активистов, которые в иных условиях по уровню образования стали бы в лучшем случае квалифицированными рабочими, возможность занять высокие посты если пока еще не на предприятии и в управленческом аппарате, то по меньшей мере в общественной организации. Легко представить, что такие люди испытывали чувство лояльности по отношению к партии, комсомолу и советской системе в целом, события вокруг себя воспринимали как прогресс и в дальнейшем продолжали служить системе.

Некоторые уже сделали карьеру функционера, которого по заданию своей организации на пару месяцев «бросали» на новое ме-

---

76 Федорова. 1981. С. 30.

77 Стенограмма беседы с ударницей Соколовой, шахта 16, 11 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 267. Л. 1–3). Соколова приехала в Москву в 1926 г. из села, пару месяцев проработала нянькой, ночевала на вокзалах и жила случайным заработком. Комсомольцы, с которыми она подружилась, устроили ее на в 1928 г. на фабрику, где она начинала уборщицей и продвинулась по комсомольской линии до секретаря ячейки. В сентябре 1933 г. ее мобилизовали на Метрострой, где на своей шахте она вскоре стала лидером женской организации («женорг»), членом комитета комсомола и профкома.

сто, как на военном языке называли тогда эти служебные задания[78]. Эта постоянная готовность к новой работе в психологическом плане усиливала чувство собственной «важности» и готовности в переломный момент занять место на передовой линии фронта, так сказать, делать историю, что во многих интервью читается между строк.

Мотивы, которыми руководствовались комсомольцы, когда добровольно записывались на Метрострой или после окончания срока командировки оставались здесь, несмотря на ужасающие условия, были весьма различны. Идеалистов подталкивала сама идея строительства метро. «Я очень хотела на Метрострой, чтобы там правильно работать и оказывать помощь в комсомольском духе. [...] Они не отпускали меня, мне оставалось только реветь», – описывала комсомолка Лукьянова безуспешную попытку пойти по мобилизации на строительство метро, несмотря на противодействие руководства ее предприятия. Ей позволили уйти с фабрики только в январе 1934 г.[79] Другого опрошенного, по его выражению, охватило «радостное настроение и большое желание поработать на этой шахте», когда секретарь комсомольской ячейки на Электрозаводе под надуманным предлогом послал его на работу в шахте Метростроя[80]. Стремление поработать на строительстве метро у некоторых было столь велико, что они не обращали внимания на предостережения, что работа там тяжела, грязна и плохо оплачивается. Они отказывались даже

---

[78] Стенограмма беседы с комсомольским секретарем Млодиком, шахта 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 41–48). Млодик родился в 1911 г. в Могилеве в семье служащего городской управы, в 1925 г. прибыл в Москву для учебы, но его никуда не приняли, так как он был слишком молод, и пошел учеником на фабрику. В 1927 г. он вступил в комсомол и вскоре стал членом комсомольского комитета предприятия. В 1930–1931 гг. по заданию райкома комсомола работал секретарем комитета комсомола поочередно на трех заводах. В сентябре 1933 г. был мобилизован на Метрострой. Ср.: Стенограмма беседы с комсомольским организатором Мордвишовым (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 327–337). Мордвишов родился в 1913 г. в Москве в семье каменотеса, после школы работал автомехаником. В 1930 г. он вступил в комсомол, работал агитатором и культоргом на различных предприятиях. В 1931 г. он стал освобожденным секретарем комитета комсомола. В 1932 г. районный комитет направил его в качестве представителя комсомола в Московский трест озеленения. После этого он руководил строительством детского парка на Патриарших прудах. Работал политическим руководителем музыкального поезда Осоавиахима, и затем вновь автослесарем. В 1933 г. он добровольно записался на строительство метро.

[79] Стенограмма беседы с комсомолкой Лукьяновой, 1-я дистанция (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 31).

[80] То же с комсомольцем Тульчинским, шахта 21 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 158).

от медицинского осмотра из опасения, что их могут признать негодными[81].

Некоторыми двигало желание собственными руками поучаствовать в советском строительстве и иметь возможность прикоснуться к сделанному: «Я много читала, как работается на новых стройках. Я хотела сама возводить стены, проходить по тоннелям и дотрагиваться рукой до всего, что сама построила», – рассказывала одна комсомолка, которая без разрешения райкома комсомола, признавшего ее чересчур юной, отправилась на строительство метро[82]. Подобные же мотивы руководили, по всей видимости, работницей, которая подала заявление о переходе с текстильной фабрики на Метрострой: «Меня все время тянуло к земле, потому что с детских лет занималась сельским хозяйством»[83].

Приход на Метрострой столь же воодушевляет, как отправка на фронт. Сами экстремальные условия работы в шахтах для ряда молодых людей воспринимались как вызов на бой. Строительство метро для них было пробой сил, актом эмансипации, ощущением борьбы и военным переживанием, служившим для них своего рода заменой революции и гражданской войны, в которых им по возрасту не пришлось участвовать. Они не хотели уступать поколению отцов, о подвигах которых в годы гражданской войны они слышали и читали. Один комсомолец описывал охватившие его чувства, когда он прочитал в брошюре, что юный Саша Косарев, в 30-е гг. генеральный секретарь комсомола, в 15-летнем возрасте сражался на фронтах гражданской войны: «Когда я прочел, на меня это произвело огромное впечатление, у меня появился громадный энтузиазм. Я думал о том, что вот Саша Косарев боролся, а где же мне теперь бороться, и я сказал сам себе – найдется и тебе, где бороться. И вот я перехожу на другой фронт, на фронт строительства»[84]. В шахте он затем себя чувствовал буквально героем на фронте, тем более что был назначен бригадиром и тем самым выполнял функции «командира»[85]. Многие комсомольцы черпали энергию из идеи, что они находятся на войне[86].

---

[81] Стенограмма совещания у Шаширина. Выступление комсомолки Горской, шахта 18, 28 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 55–57).

[82] Стенограмма беседы с комсомолкой Ефремовой, шахта 22 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 312. Л. 20–22).

[83] То же с комсомолкой Дешчевой, шахта 9, 1 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 41).

[84] То же с бригадиром Катамадзе, 1-я дистанция, 20 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 171).

[85] Там же.

[86] См. об этом подр. Гл. IV. 5В.

«Комсомольцы были готовы форменным образом умереть за бетон. Были случаи, когда люди падали, но не выходили из шахты. Пролежав 30 минут, брались опять за вагонетку. [...] Этот энтузиазм, этот комсомольский огонь, такая преданность людей к труду – я этого еще не встречал в своей жизни»[87].

Метро как поле испытания притягивало к себе также девушек и молодых женщин. Приводимая ниже цитата хотя взята не из интервью, а из беллетризованной рукописи, написанной в 1934–1935 гг., весьма живо рисует комсомольский «поход»: «Комсомольские секретари пошли по заводским цехам мобилизовать людей на строительство метро. Многие не имели представления, что такое метро, но слышали, что в СССР прежде не было ничего подобного и что первое метро строится в Москве. Этого хватило, чтобы тысячи записались добровольцами. Никогда раньше они не видели шахту и никогда не слышали о штольне. Это было похоже на фантазию. Тут пошли девушки. Начался великий поход на шахты и дистанции первого метро с фабрик, заводов, библиотек, канцелярий, техникумов, трестов, рабфаков. Овеянное романтикой великих строек, метро волновало души. Этим девушкам не довелось быть на Днепрострое и Магнитстрое. Гражданская война была для них легендой. Метро давало возможность поквитаться с эпохой»[88].

В смысле критики источника остается открытым вопрос, насколько процитированные строки отражают действительное субъективное переживание или являются индивидуальной или групповой инсценировкой молодых коммунистов. Образ действий комсомольцев и отзывы о них со стороны свидетельствуют о том, что действительно имелось твердое ядро «энтузиастов» и «борцов». Но все же описанные выше мотивы были свойственны только части комсомольцев-метростроевцев. Многие к моменту прихода на Метрострой не имели точного представления, что собственно будет ими построено[89]. Они разрешали занести себя в списки или подавали заявления добровольно не столько потому, что по идеологическим мотивам хотели

[87] Стенограмма беседы с комсомольцем Кульманом, шахта 22 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 311. Л. 66).

[88] Виноградская Софья. Обида [неопубликованная рукопись], б/д [1934–1935 гг.] (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 389. Л. 107).

[89] Ср., напр.: Стенограмма беседы с комсомолкой Забролиной, шахта 12 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 267. Л. 19): «Я не имела понятия, конечно, что такое метро, даже не представляла себе. Я просто охотно пошла на метро»; то же с комсомолкой Моргуновой, шахта 36–37, 27 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 2): «До прихода на шахту я совершенно не представляла себе, что такое проходка. Мы просили зачислить нас в проходку, а что такое проходка – понятия не имели».

принять участие в построении социализма, сколько по ряду других причин, которые носили скорее личностный, чем идеологический характер[90].

Многие отправились на Метрострой не по собственному желанию, а были обязаны это сделать – или чувствовали себя обязанными. Главную роль здесь играла комсомольская дисциплина, по своей жесткости сравнимая с дисциплиной в воинском подразделении. От комсомольца ждали, чтобы он исполнил свой долг там, куда поставлен организацией. И те, кто вовсе не был воодушевлен, когда их посылали на стройки, мирились с этим и по крайней мере внешне придерживались желательной модели поведения. «Железная дисциплина» была важным элементом идеального представления о примерной комсомольской ячейке или бригаде[91]. В сентябре 1933 г. комсомольского секретаря Полежаева вызвали в райком и приказали в тот же день вместе со всей комсомольской организацией его предприятия пройти медицинский осмотр. Его при этом не спрашивали, хочет ли вообще молодежь пойти на строительство метро[92]. Реакция на эти приказы была различной: некоторые отказывались, другие при первой возможности сбегали, третьи, стиснув зубы, внутренне подчинялись, хотя им это было не по нутру, или они только что начали учебу[93].

Ряд молодых людей отправились на стройку вопреки совету родителей и друзей, отчасти подчиняясь приказу, но также потому, что чувствовали себя морально обязанными. Хотя родители комсомолки

---

[90] На это указывал уже Вольф (Wolf. 1994. P. 134–158), приведя множество примеров, которые частью идентичны упомянутым здесь случаям.

[91] Ср.: Стенограмма встречи бригады Яремчука с ударниками шахты 9, 4 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 40): «С первого дня у нас чувствовалась железная дисциплина. Бригадир Яремчук четко руководил нами, и все приказы с его стороны нами выполнялись аккуратно и своевременно».

[92] Стенограмма беседы с комсомольцем Полежаевым, шахта 10–11, 14 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 318. Л. 108).

[93] То же с комсомолкой Никитиной, 7-я дистанция, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 26–27): «Но я говорила: если комсомол требует, если идут многие комсомольцы, [...] я должна работать на тех работах, на которых работают другие»; то же с комсомолкой Моргуновой, шахта 36–37, 27 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 1): «[...] Мне очень хотелось учиться. Но когда мне сказал секретарь, что меня посылают, то делать было нечего, раз комсомол посылает, надо идти». Спустя несколько недель, проведенных в шахте, она настолько отождествляла себя со своей новой работой, что не могло быть и речи об уходе. «Учиться я могу и позже», – сказала она себе. Идентификация ее распространялась, впрочем, не на метро как таковое, а на свою шахту: «Когда нас послали на 30-ю шахту, нам очень не хотелось туда идти, и мы все время ходили к нашему начальнику с просьбой, чтобы он взял нас назад, потому что интересно кончить то, что сами строили» (там же. Л. 4).

Завражиной убеждали ее вернуться на фабрику, она приняла решение остаться на шахте: «Я считала трусостью отказаться от работы на метро, я не представляла себе, как я уйду с шахты. Ведь меня исключили бы из комсомола, а я очень дорожу комсомолом. Так я и осталась. Правда, когда мне трудно на работе, я дома ничего не говорю об этом»[94].

Секретарь комсомольской ячейки, чьи люди противились откомандированию на метро, волей-неволей должен был подать собственный пример, хотя он был болен туберкулезом и отец с дедом, оба члена партии, отговаривали его от этого шага: «[...] Я комсомолец с 1928 года. Я решил так – сумею я пройти через это дело, тогда я действительно комсомолец на большой палец, готовый пожертвовать жизнью за Советскую власть. И я решил пойти на метро, чтобы оправдать свое комсомольское звание»[95].

На другом заводе мобилизованные на Метрострой комсомольцы потребовали от комсомольского секретаря, чтобы он тоже включил себя в списки[96]. Другой комсомолец «не мог отказаться», когда ему настоятельно рекомендовали пойти на строительство метро. При врачебном осмотре у него выявились физические недостатки, но он убедил главврача записать его годным, «чтобы это не выглядело, будто я не хочу пойти на метро»[97]. Высказывания комсомольца Чернова также свидетельствуют больше о внутреннем побуждении, чем о слепом послушании: «Секретарь комсомольской ячейки Гусев на комсомольском собрании рассказал нам о значении метро, о том, что лучшие комсомольцы должны пойти туда работать. Я тут же выступил и заявил о том, что иду на метро, дал слово ребятам, что обязательно выполню возложенную на меня задачу»[98]. «Недаром мы комсомольцы и комсомолки!» – думал бригадир, когда молодая девушка, которую он отпустил домой, обессилевшую от сердечных болей, вскоре опять появилась на строительном участке[99].

---

[94] Стенограмма беседы с комсомолкой Завражиной, шахта 9, 11 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 147).

[95] Стенограмма совещания у Шаширина. Выступление комсомольца Аронова, 4-я дистанция (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 36–37).

[96] То же. Выступление комсомольца Зосимова, шахта 9 (там же. Л. 52).

[97] Стенограмма беседы с комсомольцем Абагаевым (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 18–19).

[98] То же с комсомольцем Черновым, шахта 21, 27 октября 1934 г. (ГАРФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 156).

[99] То же с бригадиром Катамадзе, 1-я дистанция (ГАРФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 3).

У многих, впрочем, чувство внутреннего долга дополнялось также страхом исключения из комсомола: «В райкоме поставили вопрос таким образом, что, если не пойдешь, отдашь комсомольский билет. А мне этого не хотелось, мне вообще не хотелось из этой комсомольской организации уйти. Хотелось остаться среди своих ребят»[100]. Личные интересы с точки зрения комсомольской организации не имели значения: «Секретарь ячейки меня спрашивает, ну, Настя, пойдешь на метро? А я отвечаю: посоветуюсь с родителями. А он мне и говорит: а ты когда в комсомол поступала, обещала все выполнять, должна и это выполнить. Пришлось согласиться»[101]. Комсомолка Одрова, таким образом попавшая на Метрострой и поставленная бетонщицей, вначале отказалась от этой работы, но затем смирилась, утешая себя тем, что ей придется проработать только несколько месяцев: «Часто, бывало, про себя думала: ну их к черту с этой работой. Иногда бригадир скажет: уйдем, Настя, отсюда, оставим комсомольские билеты. А я ему отвечаю: что ты, остается уже немного, а мы бросим комсомольские билеты»[102].

Дополнительные обязанности профсоюзной активистки и, прежде всего, участие в «легкой кавалерии»[103] поддерживали ее терпение, поскольку таким способом она могла несколько скрасить подневольную работу[104]. Связанная с членством в комсомоле «общественная» работа, т. е. поручения, выполняемые помимо собственно трудовой деятельности, воспринималась не только как обременительный долг, но вносила в жизнь разнообразие, рождала чувство ответственности и давала возможность проявить власть. Нельзя недооценивать и тот мотив, который рождал чувство причастности к совершению чего-то важного[105].

Большинство молодых коммунистов впервые в жизни оказались на ответственном посту, командуя рабочими в качестве бригадиров

---

[100] То же с комсомолкой Ибрагимовой, шахта 10–11, 3 декабря 1934 г. (ГАРФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 312. Л. 236).

[101] То же с комсомолкой Одровой, 1-я дистанция (ГАРФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 11).

[102] Там же. Л. 13.

[103] «Легкая кавалерия» – набранный из добровольцев контрольный орган комсомола, устраивавший проверочные «рейды» в цехах, канцеляриях или на предприятиях в целом.

[104] Стенограмма беседы с комсомолкой Одровой, 1-я дистанция (ГАРФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 13).

[105] Ср. признание комсомольца Башкова, шахта 21: «Через четыре месяца работы меня поставили звеньевым. Тут у меня появилось не только хорошее отношение к работе, но и чувство ответственности за свое звено. Меня радовало то, что мне доверяют эту сложную работу» (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 162).

или как инспекторы по качеству обретая такие права, которые придавали им авторитет даже у среднего руководящего состава шахт и дистанций. Совмещение постов было обычным делом: примерный комсомолец-активист помимо того, что являлся бригадиром, выполнял также обязанности «общественного инспектора по качеству»[106], профсоюзного организатора, редактора многотиражки участка, а также работал пропагандистом в бараках[107]. Чувство собственной значимости и востребованности усиливалось высоким рангом стройки, которая была у всех на устах, а также тем фактом, что строительство метро часто посещали известные деятели советской страны: «Когда со мной разговаривал тов. Шверник (советский профсоюзный лидер. – *Д. Н.*) и еще тут же был тов. Осипов из постройкома, то я себя чувствовала на таком большом посту», «Шверник со мной разговаривал больше часа. После таких вещей я с еще большей яростью брался за работу. Вообще, если в райкоме мне что-либо говорили или Шаширин разговаривал, я после этого собирал бригаду и говорил», «Ребята, перед нами поставлены такие-то задачи. Это очень много помогало в работе»[108].

Аналогичное воздействие оказывало награждение орденами, которые вручались по случаю окончания строительства первой очереди метро в присутствии Сталина, Кагановича, Ворошилова, Молотова, Орджоникидзе и других высокопоставленных функционеров. Многие метростроевцы были награждены тогда орденом Ленина и другими высокими орденами. Такие праздничные награждения были не только пропагандистским церемониалом, но применялись также как средство укрепления лояльности по отношению к власти[109].

Для ряда комсомольцев участие в строительстве метро стало испытанием в узком смысле этого слова. На них были возложены дисциплинарные взыскания и наказания, которые можно было загла-

---

[106] См. об этом Гл. VI. 5.

[107] Стенограмма беседы с комсомольцем Кносалло, шахта 18 бис (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 119); то же с комсомолкой Помяловой, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 142).

[108] То же с комсомольцем Лимончиком, шахта 13–14 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 9). Кандидатура Лимончика также была представлена на выборах в Моссовет, оценили его достижения и партийные органы: «Я стараюсь хорошо работать, так как вижу, что на мою работу обращают большое внимание. Стал хорошо работать, и меня премировали, я стал известен и в Московском комитете, и в Дзержинском райкоме» (там же. Л. 12).

[109] Ср., напр.: то же с комсомольцем Титовым, шахта 18 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 321. Л. 28), в беседе Титов описал свои чувства по поводу награждения его орденом Ленина.

дить только «испытанием на производстве». Чтобы добиться вновь полного признания, они вызывались на самые опасные работы или трудились с особым «энтузиазмом»[110].

Важную роль в ходе мобилизации и в работе играли личные связи, динамичные процессы в группах и честолюбивое стремление не уступить другим. Тех, кто собирался бежать со стройки, коллегам и друзьям, которым они симпатизировали, удавалось уговорить остаться[111]. Нередко случалось так, что пара «энтузиастов» увлекала за собой других, и тем не оставалось ничего другого, как следовать за ними, если они не хотели рассориться с друзьями или чтобы над ними насмехались как над лодырями и слабаками. Типичной картиной была запись на строительство метро сплоченными комсомольскими группами и отправка на стройку строевым шагом с песнями[112] или вызов на социалистическое соревнование одной комсомольской ячейкой другую с заявлением, что первой отправит определенное число комсомольцев на строительство метро[113]. Некоторые, опасавшиеся этого шага или не уверенные в себе, давали таким образом себя убедить[114]. «Когда на собрании хвалили бригаду Реброва, у нас появлялась зависть и желание во что бы то ни стало их побить. Все другое нас не интересовало», – описывал один из комсомольцев мотивацию своей бригады при строительстве железнодорожной ветки к каменоломням в Веневе[115].

В группе, особенно если она сама перед собой поставила сложную задачу, эти чувства могли усиливаться и облекаться в патетическую форму. В марте 1934 г. двести комсомольцев-метростроевцев отправились в Архангельск, чтобы на месте наладить застопорившуюся отгрузку древесины для Метростроя. Во время поездки они выпускали «Бюллетень», в котором можно было прочесть следую-

---

[110] То же с партийным секретарем Копейкиным, кессонная группа, 28 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 31–32); то же с комсомольцем Грибановским, шахта 18, 7 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 114–124). Грибановский к тому же был сыном священника и ударным трудом пытался – впрочем, безуспешно – избавиться от этого клейма.

[111] То же с комсомольцем Здоровихиным, шахта 15, 4 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 134–135).

[112] То же с комсомолкой Занегиной, 1-я дистанция (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 151); то же с комсомольцами (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 227); то же с комсомольцем Марусиным, шахта 17, 9 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 1).

[113] То же с комсомольцами, б/д (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 225).

[114] То же с комсомолкой Сильновой, шахта 21 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 163–164).

[115] То же с комсомолкой Шаховой, шахта 13 бис, 1 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 132).

щее: «Коллектив – великое дело. Он ломает жизнь, как сухую глину. Мы – творители лучших дней. Мы – кузнецы будущего. И вот поэтому сегодня нетерпеливо ожидаем Архангельск. Наши руки ждут работ. Отвечая на призыв московского комитета, мы заявляем: поставленные задачи перед комсомольским отрядом мы выполним с честью. Мы будем штурмовать лес, как штурмовали землю под Москвой. Пусть знают все метростроевцы, что их комсомольский отряд будет и здесь, на севере, четко выполнять боевые задачи»[116].

Среди отправившихся в Архангельск был, впрочем, и человек, который записался в поездку совсем по другим мотивам: он назвал себя «бродячей натурой» и поездку на Белое море рассматривал как приключение, сравнимое с одновременно проходившей экспедицией «Челюскина»[117]. Мотив поиска приключений, очевидно, присутствовал и у других молодых людей, которые нарочно записывались на шахту, слывшую одной из самых опасных, где постоянно происходили прорывы грунтовых вод и обвалы[118].

Для части юношества, особенно выросшей в далекой провинции, Метрострой давал возможность наконец что-то испытать в жизни и обозначал переход к взрослению: «Мне было 16 лет, и я учился на слесаря. И еще ничего не пережил. И моя жизнь такая же обычная, как у моей матери, которая 20 лет живет в одном и том же городе. И что это за город! Хвалынск! Вдруг стало известно о строительстве метро в Москве. Это был удобный случай уехать отсюда. В Москву они и без того бежали. [...] Молодежь бежала в Москву без ведома родителей, как когда-то мальчики, начитавшись “Тома Сойера”, бежали в Америку»[119].

---

[116] Ветлугин Сергей. Московский метрополитен строит весь Советский Союз [неопубликованная рукопись] (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 387. Л. 84).

[117] Стенограмма беседы с комсомольцем Милашевичем, шахта 12, 27 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 15). В феврале 1934 г. ледокол «Челюскин», отправившийся в экспедицию из Мурманска во Владивосток, был раздавлен льдами и затонул. Экипаж в составе 111 человек был спасен в ходе драматичной операции, длившейся до середины апреля 1934 г. и сопровождавшейся шумной пропагандистской кампанией.

[118] Стенограмма беседы с бригадиршей Устиновой, шахта 18–18 бис (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 153).

[119] Виноградская Софья. Обида [неопубликованная рукопись], б/д [1934–1935 г.] (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 389. Л. 114). В этом литературном произведении Виноградская ведет повествование от имени юной девушки, отправившейся на строительство метро из Хвалынска, города на Волге, в 200 км к северо-западу от Саратова. Другие действующие лица в этом рассказе являются реальными личностями, работавшими на Метрострое.

И те, кто уже работал в Москве, отправлялись на строительство метро потому, что работа на заводе их не устраивала[120] или казалась просто скучной и им хотелось познакомиться с чем-то новым[121]. Комсомолец Велигура уже в 1930 г. перешел со стройки на фабрику «Парижская коммуна», поскольку работа на стройке «действовала на нервы». Спустя два года «на нервы» ему стала действовать уже работа на фабрике, к тому же он рассорился с начальником цеха, что служило оправданием перевода на Метрострой[122]. Молодая женщина, работавшая в областной администрации, испытывала чувство, что «там только сидят сложа руки и ничего не делают», и потому записалась на строительство метро. Когда она пришла на шахту 49, то была в ужасе, что и здесь люди «толпились без дела», а бригадир сказал, что ей пока ничего не нужно делать, и лишь когда появится начальник, надо изобразить перекапывание земли лопатой. После чего она прямиком отправилась с жалобой в партком[123].

На комсомольцев действовали и обычные материальные стимулы: энтузиазм проснулся у многих после того, как были сооружены собственные комсомольские бараки, образцово оборудованные, и едва они заметили, что на Метрострое можно неплохо зарабатывать[124]. Из сообщений метростроевцев следует, что зарплата являлась решающим фактором притока или ухода рабочих, во всяком случае в определенных бригадах[125]. Многие метростроевцы, прежде всего женщины, с гордостью заявляли, что сейчас они получают гораздо больше, чем на фабрике[126]. Среди московских рабочих шли разговоры о том, что на метро можно заработать хорошие деньги[127].

---

[120] Стенограмма беседы с комсомолкой Копосовой, шахта 13–14 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 139).

[121] То же с комсомолкой Хомяковой, 1-я наклонная шахта (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 213). «Все надо мной смеются: тебе не хочется работать спокойно, в тепле, как говорят, и сытно и хорошо, ты хочешь пойти копаться в земле. Но мне почему-то ужасно хотелось переменить работу. Тем более такое новое сооружение, как метро. Меня это просто заинтересовало».

[122] То же с комсомольцем Велигура, шахта 23 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 167).

[123] То же с комсомолкой Сорокиной, шахта 9–9 бис (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 21–22).

[124] Стенограмма вечера воспоминаний комсомольцев кессонной группы, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 62–63).

[125] Стенограмма беседы с комсомольцем Лимончиком, шахта 13–14 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 9–10).

[126] То же с комсомолкой Забролиной, шахта 12 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 267. Л. 28); то же с комсомольцем Здоровихиным, шахта 12 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 139).

[127] То же с комсомольцем Лимончиком, шахта 13–14 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 42).

Впрочем, для тех, кто принимал свою миссию на Метрострое близко к сердцу, вопрос об оплате не имел значения. Комсомольца Романова охватил гнев, когда он заметил, что сменный инженер не начинает работу, хотя все уже было готово: «Он думает, для нас главное, чтобы не было неоплаченного перерыва в работе. Верно, что перебой лишает заработка. Но не затем живем мы, и я в первую очередь. [...] Прежде всего речь идет о метро, потом уже обо всем прочем. Мы сегодня заработали 14 рублей, задание по бетону не выполнено. Мы могли бы удовольствоваться зарплатой, но это заблуждение, крупное заблуждение Щербакова. Сознание того, что план бетонирования не выполнен, мучительно терзает душу»[128]. К своей работе Романов испытывал прямо таки эротическое чувство, о чем стыдливо поведал в своем дневнике: «14 марта [1934 г.]. Я как-то склонен думать, что мне не поверят, если я скажу, что люблю бетон, как любят девушку. Об этом я ни с кем не говорил и не стану этого делать. Не хочу, чтобы надо мной смеялись из-за такой странной любви. Но это действительно так»[129].

В целом представляется, что политические и идеологические мотивы лояльности были менее решающими факторами по сравнению с личностными, такими как самосознание людей, динамичные процессы в группе, простой личный интерес или идентификация себя с поставленной задачей[130]. Удивительная готовность к трудовым достижениям, которую часто демонстрировали люди в целом и молодежь в особенности, когда они воспринимали задачу всерьез и старались ее выполнить, вместо того чтобы снизить требования к себе, является феноменом, касающимся не только комсомольцев, но повсеместно наблюдаемым в повседневной жизни.

Насколько ощущались эти устремления и чувство счастья после одержанной «победы», а участие в строительстве метро для некоторых, очевидно, служило признаком возмужания, впечатляюще отразил в своем дневнике комсомолец Роженко, работавший в кессонной группе:

«22 декабря [1933 г.],

2 часа ночи. Усыпляющая усталость. Мы сейчас непрерывно 33 часа в шахте, почти без сна. Второй день бетонируем рабочую камеру кессона. Наша смена до сих пор впереди. Занять в шахте первое

---

[128] Дневник комсомольца Романова, 3-я дистанция, запись от 12 марта 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 455. Л. 123).

[129] Там же.

[130] Это наблюдение автор заимствовал у Вольфа (Wolf. 1994. P. 135–158).

место, разве это не радость, черт возьми! Так мы становимся настоящими мужчинами. Я бы хотел, чтобы вся эта публика из секции мягких игрушек, «из-за письменных столов», «от пишущих машинок» пришла сюда, чтобы взглянуть на настоящих мужчин на ударной стройке, тогда бы они не выражали сомнений по поводу наших темпов. [...] Все тело – сплошная рана. Руки разъедены бетоном. Невероятная боль в мышцах. Мои черные волосы стали от цемента серыми. Нельзя помыться. Скорее спать, спать, спать. [...]

25 декабря.

Океан событий. Нет времени их записывать. Нет времени нормально выспаться. Сегодня мы, наша смена уложила 49 кубометров бетона! [...]

27 декабря.

Бетон готов. Мы победили. Мы п о б е д и л и! Я хочу это громко и протяжно прокричать, чтобы все услышали. П о б е д и л и! За шесть дней 700 кубометров! [...] Иногда над Москвой светит солнце. Его лучи скользят по снегу, и тогда земля кажется мне серебряной. Я смотрю на землю, смотрю на людей, вижу и чувствую радость земли. Я сам врастаю в нее! Я врываюсь в жизнь, большую и светлую, которая становится громадной и сияющей»[131].

Подвиги молодых коммунистов уже исчерпывающе описаны в советской литературе[132]. Они били все рекорды, своим головокружительным темпом подстегивали остальных рабочих, их бросали на самые тяжелые участки, там где речь шла об устранении аварий или преодолении отставания. Щитовая проходка под Театральной пл. также была делом комсомольской бригады. Самыми впечатляющими акциями стали строительство железнодорожной ветки протяженностью 7 км до каменоломен в Веневе, осуществленное 50-ю молодыми людьми за 20 дней, и посылка 200 комсомольцев в Архангельск на отгрузку леса для Метростроя весной 1934 г.[133]

Комсомольцы в срочном порядке овладевали основами технического образования и проявили себя как в высшей степени мообиль-

---

[131] Дневник комсомольца М. Роженко, кессонная группа (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 455. Л. 88, 92). Весьма похожее описание содержится в дневнике комсомольца И. Д. Хлебникова, шахта 8, запись от 5 марта 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 457. Л. 194): «В моей грязной спецовке я иду по двору шахты, полный чувством комсомольской гордости. Эта грязная спецовка воодушевляет меня, делает меня смелее, жизнерадостнее, особенно в те дни, когда смена выполнила план, когда мы поднимаемся из шахты как победители в подземной битве с природой».

[132] См., напр.: Полетаев. 1953. С. 26–28; Вирен. 1952.

[133] Ср. Гл. II. 6.

ная группа, коль скоро речь шла о том, чтобы приспособиться к не раз в течение 1934 г. менявшимся квалификационным требованиям. Весной 1934 г. они работали проходчиками и бетонщиками, летом – изолировщиками и осенью – штукатурами и каменотесами. Старшие по возрасту инженеры, уже набравшиеся опыта на многих стройках или предприятиях, удивлялись этой способности. «Такого мы до сих пор не испытали ни на одной стройке, это была полная неожиданность для нас», – комментировал достижения комсомольцев главный инженер Гертнер[134]. Если поначалу начальники шахт были настроены скептически по отношению к пришедшей с фабрик молодежи, то вскоре они стали предпочитать комсомольцев другим рабочим[135]. Комсомольцев быстрее и чаще, чем других, назначали бригадирами[136]. Многие сделали карьеру десятника, техника и в долговременной перспективе даже инженера[137].

Они полагались на собственную инициативу, когда речь шла о решении проблем, и при этом держались без всякого почтения к начальству. Все чаще случалось, что они игнорировали приказы инженеров, поскольку считали их неправильными, или по своей воле приступали к работам, которые им не хотели доверить[138]. Если начальник не прислушивался к их предложениям и требованиям, они обращались к следующему по инстанции или в партком[139]. «Мы сказали» [...], «мы пошли» [...], «мы решили» [...] – типичные формулировки в интервью с комсомольцами:

«Нас хотели на штукатурные работы перевести, но мы говорили, что на этой работе не так интересно, а изоляция дело ответственное. Это было как раз после постановления Пленума о качестве работы, и мы решили, что мы обязательно будем там работать. [...] Нашу бригаду хотели послать на камнедробилку, но нам это было неудобно, потому что мы кончали свою дистанцию. Перед начальником дистанции и секретарем комитета мы поставили вопрос, что мы начали

---

134 Стенограмма беседы с главным инженером Гертнером (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 158).

135 См., напр.: то же с инженером Гуровым, начальником 3-й дистанции (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 197).

136 Ср.: ЦК ВЛКСМ. Отчет о работе комсомольской организации шахты 18–18 бис Метростроя, 7 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 179–181).

137 ЦК ВЛКСМ. Обсуждение отчетного доклада комитета комсомола шахты 18 и 21 Метростроя, 11 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 228).

138 Ср., напр.: Стенограмма беседы с комсомольцем Кучеренко, шахта 21 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 156).

139 То же с комсомольцем Мордишовым (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 340–341).

свою дистанцию и мы хотим ее закончить. Нас оставили, и мы так и остались на изоляции»[140].

Когда на шахте 23 из-за нехватки цемента работа приостановилась, комсомольцы отправились к Абакумову, и, хотя он их прогонял, они продолжали сидеть у него под дверью, пока тот не поддался и послал цемент[141]. Ничего необычного не было в том, что комсомольцы добровольно помогали при ликвидации последствий аварий, хотя у них был официальный выходной день[142]. Если обстоятельства того требовали, некоторые работали почти до полного изнеможения.

«При укладке бетона мы однажды проработали три смены подряд, всего 25 часов, поскольку первую смену начали на час раньше. Часть комсомольцев не сумели выдержать трехсменную работу, уходили в медпункт, там нюхали валерианку. Отдохнув, опять приходили к бетономешалке. Комсомолки Овчинникова и Сударикова часа в 4 ночи почувствовали, что не могут больше – нет сил больше работать. И, когда я, как бригадир, предлагал им уйти домой, они ни в коем случае не соглашались и, зайдя в медпункт, передохнув минут 20–30, опять принимались за работу»[143].

Такое перенапряжение сил не находило полного одобрения начальства, поскольку начальники шахт и дистанций знали, что подобные достижения возможны только на короткое время, а следствием станут истощение и утрата здоровья рабочими[144]. Комсомолка, много раз перенесшая производственные травмы, среди прочего по той причине, что приходила на стройку в больном состоянии, сообщала: «Я считала, что главная моя работа – это на метро, а вся моя личная жизнь отошла в сторону. Я уже перестала участвовать в семейных совещаниях, я находилась на метро день и ночь. [...] Но я должна сказать, что у меня здорово расшаталась нервная система и с сердцем было плохо, так что меня комитет комсомола решил направить лечиться на курорт»[145].

---

140 То же с комсомолкой Никитиной, 7-я дистанция, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 36, 38).

141 То же с бригадиром Егорычевым, шахта 23 бис (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 176–177).

142 То же с комсомольским секретарем Калугиным, шахта 17, 17 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 49).

143 То же с комсомольцем Добрушиным, 3-я дистанция, 9 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 158).

144 То же с инженером Соколовым, начальником 4-й дистанции (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 240).

145 То же с комсомолкой Меркуловой, 3-я дистанция, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 299–300).

Комсомольцы следили за достижениями и образом действий их коллег по работе и не только увлекали их своим примером, но и различными способами побуждали их лучше трудиться[146]. Они интересовались также происхождением рабочих и энергично участвовали в охоте на скрытых кулаков. Время от времени и в своих собственных рядах они обнаруживали тех, кто бежал от коллективизации в Москву и ударно, по-комсомольски, трудился, чтобы не привлекать к себе внимания. Но если их разоблачали, примерная работа помогала им также мало, как и заступничество товарищей. Последним приходилось считаться с тем, что выступление в защиту «кулацкого сынка» или «кулацкой дочери» для них самих чревато было исключением из комсомола или наказанием. Их могли заклеймить как «двурушников», «оппортунистов» и «носителей идеи перевоспитания кулака в комсомоле»[147].

Активные комсомольцы действовали с сознанием того, что за ними стоит абсолютная истина и законы истории. Даже если они оказывались в бригаде в одиночестве перед лицом явно строптивых рабочих, то не боялись пойти на конфликт. Это мужество, самоуверенность и готовность к столкновению служили важными факторами их успеха. Если принимать в расчет чисто количественный аспект, они были бы явным меньшинством без перспективы осуществления своих принципов, но тем не менее им удалось увлечь за собой большинство рабочих.

Самоуверенность комсомольцев, их претензия на то, что они все знают и могут лучше других, вела также к критике всех и каждого, постановке требований и подрыву авторитета начальства. По временам партийные секретари вынуждены были притормаживать комсомольцев, которые в своем юношеском рвении перехлестывали через край и обрушивались на собраниях и в многотиражках на ни в чем не повинных людей[148]. На первой партийной конференции Метростроя в январе 1934 г. Матусов, тогдашний парторг, и секретарь комитета комсомола Шаширин поставили молодежь на место: комсомольцы не должны представлять себе, что только они хорошо работают. Им следует не просто критиковать плохую организацию труда и другие недостатки, возлагая вину на других, но и самим лучше бороться с

---

146 Ср. Гл. V. 5.

147 Ср., напр.: Ударник Метростроя. 21 марта 1933. № 33. С. 3. Подр. о подобных случаях см.: Стенограмма беседы с секретарем комитета комсомола Максимовым, шахта 35, 19 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 53–57).

148 Стенограмма беседы с секретарем парткома Гусевым. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 74–76).

этими упущениями[149]. Шаширин помимо этого говорил о «классово-чуждых элементах, лентяях и пенкоснимателях», которые прокрались в комсомол, и требовал дать решительный отпор этим, по его выражению, «свиньям». Комсомольцев, которые плохо работали, прогуливали или симулировали болезнь, следовало более последовательно, чем раньше, исключать и выгонять из организации[150].

Особенно много комсомольцев «дезертировало» в первые месяцы после мобилизации на Метрострой, испугавшись тяжелой работы в шахтах или в кессоне[151]. В декабре 1934 г. Шаширин так вспоминал об этом: «Выступавшие товарищи говорили, будто с самого начала все было в порядке. Это совсем не так. Вспомните, какие настроения имели место, когда молодежь пришла на шахту: многие не хотели идти в шахты, полагая, что эта грязная работа не для них. У нас есть множество заявлений комсомольцев об увольнении с Метростроя со ссылками на самые различные заболевания, семейные обстоятельства и т. п. Здесь была проделана, особенно зимой, значительная работа, чтобы побороть эти настроения. Сейчас они встречаются существенно реже»[152].

Комсомольцев, которые не отвечали ожидаемой модели поведения, публично клеймили позором на собраниях и исключали из комсомола. Сведения об этом немногочисленны, но на их основе можно заключить, что встречались молодые люди, которых из-за пьянства смещали с должностей бригадира и комсорга[153], или такие, кто во время перерывов в работе вел «подрывные разговоры». Один рассказывал товарищам, что все просто инсценировано, чтобы копировать заграницу, но метро так и не будет построено. Когда ему было дано слово на комсомольском собрании, он во всеуслышание заявил, что вместе со многими другими уйдет со стройки. После же того, как комитет комсомола установил, что его отец был крестьянином-середняком и имел много скота, этот молодой человек был исключен из комсомола[154].

---

149 Партийный комитет Метростроя. Стенограмма 1-й партконференции, 9 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 133. Л. 83, 149–152).

150 Там же. Л. 155–157.

151 Стенограмма вечера воспоминаний комсомольцев кессонной группы, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 24–25).

152 ЦК ВЛКСМ. Обсуждение отчетного доклада комитета комсомола шахты 18 и 21 Метростроя, 11 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 224).

153 Стенограмма беседы с комсомольцем Максимовым, 5 февраля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 37); то же с комсомольцем Егорычевым, шахта 23 бис (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 67).

154 То же с комсомольским секретарем Бейлиным, шахта 23 бис (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 273. Л. 63–64).

Когда в январе 1934 г. партийное руководство распорядилось перевести комсомольцев из контор и канцелярий на шахты, «консервативный» комсомолец на одной из шахт собрал вокруг себя группу недовольных, не желавших оставить свои комфортные должности и работать под землей. На одном из собраний они заявили, что беспартийные сидят в канцеляриях или обслуживают машины, тогда как комсомольцев посылают «на рабство в преисподнюю». Двое из этой группы демонстративно бросили свои комсомольские билеты и заявили комсомольскому секретарю, что тот лишь агитировал, в то время как другие работали[155].

Б) Коммунисты

От взрослых коммунистов также ожидали, что они окажут воздействие на остальное общество и своим поведением послужат примером для других. «Массовая работа» являлась задачей каждого отдельного члена партии. Каждый в своем личном окружении, на рабочем месте или в свободное время должен был воздействовать на коллег, разъясняя им текущую политику или перевоспитывая «отстающие элементы»[156].

Биографии коммунистов Метростроя, относительно которых мы располагаем сведениями (почти все они были функционерами), схожи с жизнеописаниями комсомольцев, за исключением того, что члены партии в среднем были несколько старше (большая часть родилась между 1899 и 1905 гг., т. е. к моменту перевода на Метрострой они были в возрасте 28–34 лет), преимущественно еще до 1927 г. прибыли в Москву и отпечаток городской жизни у них был заметнее. 8 чел. (38,1 %) вели происхождение из рабочих, 7 чел. (33,3 %) были сыновьями крестьян и 5 (23,8 %) – ремесленников. 13 чел. (61,9 %) выросли в деревне. Данные об образовании в имеющихся биографиях слишком отрывочны, чтобы по ним делать выводы. Очевидно лишь, что пятеро (23,8 %) обучались в институте, из них трое в Институте красной профессуры и один в Коммунистическом университете им. Свердлова. Выше по сравнению с комсомольцами была среди коммунистов доля сирот: 8 (38,1 %) партийных функционеров выросли без родителей.

---

[155] Стенограмма беседы с секретарем комитета комсомола Максимовым, шахта 35, 19 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 61–62); то же, 5 февраля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 35–36).

[156] Merridale. 1990. P. 159–160; Ударник Метростроя на наклонной шахте 1–2. 18 окт. 1934. № 49. С. 1.

Таблица 23

Общие черты биографий 21 коммуниста, занятого на Метрострое в качестве рабочих и функционеров[157]

Год рождения Число	До 1901 6	1901 2	1902 1	1903 2	1904 2	1905 2	После 1905 6
Место рождения Число	Москва 3	Другие города 7	Деревня 10				
Профессия отца Число	Рабочий 8	Крестьянин-батрак 7	Ремесленник 5	Служащий	Учитель, врач	Священник	Прочее
Выросли в деревне	13						
Проживают в Москве с Число	1927 или ранее 12	1928 2	1929 1	1930	1931 2	1932 1	1933
Образование Число	Школа без доп. св. 8	Школа, 5 классов 4	Школа, 6–10 классов 2	Техн. училище 2	Техникум 1	Рабфак 1	Институт 5
Особенности биографии Число	Сирота или беспризорник 8	Карьера функционера 16	Участие в коллективизации 2	Партийный секретарь 11	Парторг 3	Секретарь комсомола 3	Прочие функционеры 2

Почти все были обязаны карьерой членству в партии, либо непосредственно как партийные функционеры, либо благодаря тому, что получали возможность обучаться в партийной кузнице кадров, даже если всего несколько лет назад закончили начальную школу[158].

[157] Подсчитано по данным стенограмм бесед с коммунистами (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 243, 267, 299, 301–323), а также биографических сведений, приводимых в газете: Ударник Метростроя. 13 окт. 1933. № 200. С. 1; 2 ноября 1933. № 217. С. 3.

[158] Стенограмма беседы с партийным секретарем Рыбаковым, шахта 31–32 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 72): Рыбаков, родился в 1898 г. в семье «пьяницы и люмпен пролетария», в течение 4 лет посещал школу, затем обучался слесарному и токарному делу и в 1915–1918 гг. работал на Тульском оружейном заводе. В 1918 г. начал карьеру в комсомоле, работал инструктором на курсах пропагандистов, состоял членом «комитета бедноты» (комбед). В 1921 г. вступил в партию, с 1922 г. работал партийным секретарем на металлургическом комбинате, с 1924 г. – секретарь райкома партии в Смоленской губ., в 1929–1921 – на Северном Кавказе, в 1931–1932 гг. обучался в Коммунистическом университете им. Свердлова и в 1932 г. стал начальником орготдела Фрунзенского райсовета Москвы. В конце февраля 1934 г. был мобилизован на строительство метро.

Ср.: Стенограмма беседы с партийным секретарем Ольховичем, шахта 7–8, 16 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 28–32): Ольхович родился в 1900 г.

У многих партийных секретарей за плечами была карьера функционера, в ходе которой их уже не раз «бросали» на разные места работы.

В количественном отношении члены партии на Метрострое не являлись заметной величиной. В середине июня 1934 г., по данным Московского горкома партии, на Метрострое трудилось около 2,5 тыс. коммунистов (из них 1830 членов партии и 673 кандидата), из них на шахтах и дистанциях 2066 чел. (1511 членов партии, 555 кандидатов)[159]. Это составляло примерно 3,6 % от числа всех занятых (примерно 70 тыс. чел.) на Метрострое или соответственно 4,7 % трудового коллектива шахт и дистанций (43915 чел.). В начале 1935 г., по данным отчетов отделов кадров шахт и дистанций, числилось 1753 коммуниста, или 5 % всех рабочих (35 тыс. чел.)[160]. Им, впрочем, чаще, чем беспартийным, давали ответственные поручения и назначали начальниками трудовых звеньев, бригад, столовых или комендантами бараков. В случае если они являлись партийными се-

---

в Екатеринославской губ. в семье сапожника, после окончания сельской школы работал кузнецом. В 1917–1921 г. служил в Красной армии и вплоть до 1926 г. состоял на комсомольской работе. В 1928 г. назначен секретарем партячейки в Днепропетровске, в дальнейшем инструктор райкома и партийный секретарь завода. Командирован в Москву в Институт красной профессуры, где проучился 10 месяцев, и затем назначен инструктором Краснопресненского райкома партии Москвы.

Оба других студента Института красной профессуры имели основательное среднее образование: Матусов, секретарь парткома Метростроя в 1933–1934 гг., родился в 1901 г. в Нижнем Новгороде в семье рабочего, посещал гимназию, в 1918 г. вступил в партию, был сначала агитатором в Красной армии, затем секретарем городской организации комсомола, затем возглавил среднеазиатское бюро комсомола и отдел Агитпропа ЦК ВКП(б) в Туркмении. В 1930 г. обучался в Институте красной профессуры, но вскоре был командирован в Азербайджан в качестве главного редактора газеты «Бакинский рабочий». Спустя несколько месяцев вернулся в Москву на должность заместителя начальника орготдела Московского горкома партии, с августа 1933 г. назначен партийным лидером Метростроя (Ударник Метростроя. 13 окт. 1933. № 200. С. 1).

Балдон, партийный секретарь руководящего аппарата Метростроя, родилась в 1894 г. в крестьянской семье, в 1916 г. вступила в партию, в 1921 г. руководила латышской секцией при ЦК, в 1926 г. закончила Академию коммунистического воспитания и работала в пропагандистской группе ЦК. В 1928–1929 гг. она являлась членом Самарского городского комитета партии, в 1929–1930 гг. – председатель местной комиссии по чистке, в 1932 г. поступила в Институт красной профессуры, который вскоре оставила по болезни. С июня 1933 г. работала в партийном комитете Метростроя (там же).

[159] Бюро МГК ВКП(б). Приложение к протоколу 8, 14 июня 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 15. Л. 17–20). Сведения по прочим объектам и по руководящему аппарату носят фрагментарный характер.

[160] Годовые отчеты организаций Метростроя о кадровой работе в 1934 г., общий обзор (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 1–80; Д. 226. Л. 1–90). Некоторые шахты и дистанции не указали количество коммунистов, так общая их численность должна быть несколько выше.

кретарями или парторгами, им явно принадлежали ключевые позиции на строительных участках.

Но и тогда, когда они трудились в качестве обычных рабочих, коммунисты отвечали за успехи своей бригады или смены. По меньшей мере им поручались специальные задания, будь то выпуск стенгазеты, подготовка «встречного плана»[161] или контроль качества работ. Порой парторги временно назначались на самые ответственные строительные объекты. Например, партком шахты 10–11 при закладке сложного котлована северного вестибюля станции «Охотный ряд» назначил сюда на две ночи специального парторга, в задачу которого входило любой ценой обеспечить соблюдение графика работ, причем не только с помощью агитации, но и наблюдая за тем, чтобы публично объявлялись нормы и результат их выполнения, вывешивались плакаты с данными, кто ударно трудится и кто работает плохо, а также чтобы не случалось перебоев в работе из-за бездействующего оборудования[162].

Задачи и образ действия коммунистов были весьма сходными с комсомольцами, причем – принимая во внимание более высокий средний возраст – идеального коммуниста характеризовали все же не столько «энтузиазм», сколько дисциплина, образцовая работа и примерное поведение в быту. Впрочем, известны случаи, когда и коммунисты по 48 или даже по 72 часа не покидали стройплощадку, несмотря на травмы или болезни (малярия)[163].

Членов партии, замеченных в недостойном поведении, остро критиковали в производственной прессе и на собраниях. К коммунистам подходили с более строгой меркой, чем к беспартийным. Многие устраивались на строительство метро в надежде, что будут здесь трудиться не рабочими, а в управленческом аппарате или функционерами. Сначала они отклоняли предложения отправиться на стройплощадку и лишь под давлением райкомов партии соглашались там работать[164]. Членов партии, работавших плохо или уличенных в пьянстве и прочих прегрешениях, или вразумляли их партийные секретари, или исключали из партии[165].

---

[161] См. Гл. V. 3.

[162] Стенограмма беседы с партийным секретарем Фельдманом, шахта 10–11, 25 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 63–64).

[163] То же с партийным секретарем Рыбаковым, шахта 31–32 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 68).

[164] Там же. Л. 64.

[165] Ср.: то же с партийным секретарем Михайловым, 3-я дистанция (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 99–101); то же с партийным секретарем Розенбергом, шахта 22–22 бис (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 49).

В) Инженеры и технический персонал

К опорам режима наряду с комсомольцами и коммунистами следует отнести также инженеров, управляющих и технический персонал. Хотя отнюдь не все эти специалисты были приверженцами сталинского режима, но они оказывали содействие системе уже тем, что предоставляли в ее распоряжение свои знания и опыт. Если для многих из них речь шла не о построении социализма вообще, а о конкретном строительном проекте или технической проблеме, которые представляли для них профессиональный интерес, лишенный политической подкладки, тем не менее их участие облегчало проведение программы индустриализации.

По сути можно выделить три группы: прежде всего, «буржуазные» инженеры и техники, получившие образование еще в дореволюционное время и относившиеся к большевикам без особой симпатии даже и после 1931 г., когда Сталин приостановил травлю «буржуазных специалистов». Наряду с ними были и представители младшего поколения, образованные уже по советским меркам, от которых ожидали, что они заменят «старых» специалистов и сохранят верность режиму. К третьей группе относились так называемые «практики»: рабочие «от станка», как их называли в стиле пролетарской патетики, выдвинутые на руководящие посты («выдвиженцы»), но не имевшие формального образования для выполнения этих новых задач. В отношениях между тремя этими группами имелась немалая почва для конфликтов[166].

Из представителей второй и третьей групп в эпоху первых пятилеток формировалась новая «плебейская» интеллигенция[167], которая была обязана своим подъемом политике режима в области образования, т. е. привилегиям, предоставляемым рабочим, и чье новое положение стало результатом позиций, занятых в политическом, административном и техническом аппарате. Можно было ожидать, что этот слой поддержит политическое руководство и программу форсированной индустриализации[168].

---

166 Ср.: Bailes. 1980. S. 286–287.

167 Flaherty. 1988. P. 44.

168 Ср.: Schröder. 1986. S. 509, 517. Чувство лояльности, которое испытывал человек, сделавший успешную карьеру, наглядно выразилось в дневнике Леонида Алексеевича Потемкина. Он родился в 1914 г. в деревне на Каме, в 1930-е гг. обучался в Свердловском горном институте и в дальнейшем дошел до поста заместителя министра геологии в 1965–1975 гг. (Intimacy and Terror. 1995. P. 283–284, здесь приведены выдержки из его дневника за 1936 г., когда автор учился в институте).

Анкетирование, проведенное Госпланом в 1933 г., свидетельствует, что в руководящем составе предприятий весьма высока была доля членов партии, выходцев из рабочих и «практиков» (см. табл. 24). 70,3 % директоров заводов и их заместителей были коммунистами, 52,2 % являлись выходцами из рабочих. Только около трети из них имели необходимое образование, а из этой трети почти половина только после 1928 г. закончила высшее или среднее специальное учебное заведение. Таки образом, большинством предприятий руководили люди, не имевшие ни профильного образования, ни достаточного опыта работы по профессии[169]. Среди специалистов без руководящих функций доля членов партии и «практиков» была ниже.

Таблица 24

Состав руководящих органов на предприятиях в 1933 г. (%)[170]

Должность	Коммунисты	Комсомольцы	Женщины	Бывшие рабочие	Вуз	Техникум	«Практики»
Директора, заместители директоров	70,3	0,9	1,9	52,5	21,5	13,0	65,5
Начальники отделов	28,8	2,1	3,4	29,5	21,0	16,8	62,2
Специалисты без руководящих функций	13,5	6,9	12,8	24,1	21,1	30,5	48,4
Начальники заводских цехов	37,3	3,1	3,8	51,4	18,4	19,1	62,5
Специалисты без руководящих функций на производстве	22,6	9,5	12,3	42,3	13,2	28,7	58,1
Мастера, старшие рабочие (десятники)	34,9	3,1	4,0	76,8	2,0	6,9	91,1

Новый состав специалистов и руководителей со времени сталинской речи о «шести пунктах» 1931 г. соответствовал смене поколений в среде технической интеллигенции. Преследование буржуазных «вредителей», якобы саботировавших социалистическое строительство, которое достигло своего пика в 1930 г., сменилось теперь позитивной оценкой технических специалистов, им был гарантирован новый авторитет и соответствующая должности оплата труда среди

---

[169] Schröder. 1986. S. 262.

[170] Ibid. S. 261.

прочего и по той причине, что без содействия старой интеллигенции, как выяснилось, нельзя было провести индустриализацию[171]. Кампания по разоблачению вредителей была прекращена в мае 1931 г., а в июле 1931 г. ЦК ВКП(б) запретил местным исполнительным органам вмешиваться в производственную жизнь предприятий[172].

С 1931 г. инженерно-технический персонал вновь занял прочные позиции на предприятиях, и заводское начальство могло теперь не опасаться, как ранее, что партия и профсоюз поддержат неисполнение рабочими приказов администрации[173]. Тем не менее техническая интеллигенция оставалась в основном на нижнем уровне, где было меньше гарантий защиты, и придерживалась такого образа действий, который мог бы избавить от преследований, избегая принимать решения и активно проявлять себя. Один американский инженер, живший в 1930-х гг. в Советском Союзе, обнаружил, что его русские коллеги склонны к вечной дискуссии вместо принятия решения. Они боялись подготовить проект, поскольку в случае провала их могли привлечь к ответственности[174].

Такое поведение партия клеймила как «бюрократическую апатию», но оно стало следствием проводимой самой партией криминализации производственных проблем, когда ошибки и упущения карались как «саботаж». Инженеры и техники вынуждены были считаться с перспективой наказания за допущенный промах и потому сознательно отказывались от рискованных инноваций[175]. В результате кампании 1930 г. «буржуазные» специалисты были и без того запуганы и избегали конфликтов[176].

На строительстве метрополитена были представлены все три категории технических специалистов. Сводной статистики инженерно-технического персонала не сохранилось. Из 49 ведущих инженеров, т. е. руководителей строительных объектов, чьи биографии имеются в нашем распоряжении, 10 (20,4 %) получили образование до революции, 36 (73,5 %) обучались профессии после 1917 г. и только

---

171 Süß. Partei. 1982. S. 636–637; Schulze. 1977. S. 70–71.

172 Schröder. 1986. S. 278.

173 О механизме функционирования «треугольника» в руководстве предприятием см. Гл. VI. 4.

174 Wood. 1950. P. 131. С другой стороны, Вуд встречал инженеров, не обладавших чувством реальности и разрабатывавших гигантские проекты.

175 Lampert. 1979. P. 154–155; Hackenberg. 1978. S. 165–166 о декрете ЦИК и СНК СССР от 8 декабря 1933 г., согласно которому руководителям и техническому персоналу предприятий, поставлявших некачественную продукцию, грозило лишение свободы на срок от 5 лет.

176 Lampert. 1979. P. 79.

трое (6,1 %) занимали свою должность, не имея специального или высшего образования (см. табл. 25). «Практики» в этой выборке, таким образом, слабо представлены. Более вероятно, впрочем, что руководство шахтами и дистанциями из соображений безопасности доверяли только настоящим инженерам. Два из трех «практиков» руководили не строительными объектами, а каменоломней[177] и городской строительной конторой Метростроя[178], ответственной за возведение жилых бараков. Третьим был сам Егор Трофимович Абакумов, заместитель начальника Метростроя, чья сила, впрочем, заключалась не в профессиональной подготовке, а в организационном таланте и способности осуществлять задуманное[179].

Таблица 25

Общие черты биографий 49 инженеров, т. е. руководителей объектов, занятых на Метрострое[180]

	«Старые» специалисты, получившие образование до 1917 г.	«Советские» специалисты, обучавшиеся после 1917 г.	Сделавшие карьеру без образования
Общее число	10	36	3
Год рождения:			
до 1890	6		1
1890–1900	4	18	2
1901–1910		18	

[177] Стенограмма беседы с Л. К. Гордоном, начальником каменоломного хозяйства Метростроя (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 1–5): Гордон родился в 1892 г. в Петербурге в семье кровельщика, в 1911 г. окончил реальное училище, но из-за еврейского происхождения не был допущен в Политехнический институт. Он стал учеником аптекаря, в годы Первой мировой войны добровольцем отправился на фронт, занимал впоследствии различные посты, вплоть до председателя советско-монгольского торгового объединения. На строительство метро он был командирован ЦК ВКП(б) как член партии. Как он сам признался, «в этом совершенно ничего не понимал, но боялся отказаться и потерять хорошую репутацию».

[178] То же с Кочетковым, начальником городской строительной конторы Метростроя (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 154–169): Кочетков родился в деревне Московской губ., окончил церковно-приходское училище, состоял прислугой у помещика, в возрасте 10 лет отправился работать на текстильную фабрику. Его взлет произошел в годы гражданской войны, когда он стал членом штаба Красной армии и исполнительного комитета Забайкальской области. Он был заместителем обвинителя в революционном трибунале, работал в профсоюзе и в дальнейшем на различных постах: заместителем начальника транзитного порта Владивосток, в торговом представительстве в Харбине, в штабе армии Блюхера, на торговых переговорах в Японии, в конце концов – директором фабрики в Москве.

[179] То же с главным инженером Гертнером (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 140). Ср.: Федорова 1981. С. 20.

[180] Таблица составлена по автобиографическим данным из стенограмм бесед с метростроевцами (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 258, 266, 299–307, 309–311, 313, 314, 316–323).

Окончание табл.

	«Старые» специалисты, получившие образование до 1917 г.	«Советские» специалисты, обучавшиеся после 1917 г.	Сделавшие карьеру без образования
Профессия отца:			
Рабочий	1	16	
Крестьянин, рыбак	1	11	1
Ремесленник, торговец,	2	3	1
Служащий, ученый	2	2	
Особенности биографии:			
Коммунист	1	20	2
Комсомолец		1	
Партийная карьера		7	1
Компенсация образования (вечерняя школа, рабочий факультет и др.)	1	22	

Среди «старых» спецов значился только один член партии, тогда как среди «советских» их было большинство. Они вели происхождение в большинстве случаев из самых низов, из крестьянских и рабочих семей, и почти две трети были обязаны своим взлетом компенсационному образованию. Как рабочих или партийных функционеров, их посылали учиться на рабфаки или специальные институты. Около 20 % совершили скачок из простых рабочих в инженеры благодаря членству в партии, причем заслужили эту карьеру работой в должности секретаря партячейки или на другом посту[181].

---

[181] Ср., напр., образцовую карьеру двух специалистов: Д. Б. Гутин, родившийся в 1905 г. на южной Украине, вынужден был ребенком работать и не посещал школу. В годы гражданской войны он служил в Красной армии, вступил в комсомол и был членом Бердянской ЧК. В 1922 г. он был демобилизован, пошел рабочим на лесопилку, впоследствии занимал различные посты на предприятиях, в партии и в профсоюзе. Окончив вечернюю школу, получил возможность поступить в техникум, который и закончил. В феврале 1933 г. он был мобилизован на строительство метро и назначен партийным секретарем и заместителем директора центральных механических мастерских. Затем стал директором завода железобетонных изделий (Стенограмма беседы с Гутиным, директором завода железобетонных изделий Метростроя, 18 ноября 1934 г. // ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 167–171).

Левченко, родившийся в 1901 г. в г. Шахты в семье железнодорожника, после окончания сельской школы работал на горном предприятии слесарем. В годы гражданской войны он короткое время служил в Красной армии, затем вступил в партию, организовывал реквизиции зерна у крестьян и как член ЧК боролся с «бандитизмом». После демобилизации назначен в руководство горными предприятиями района. В 1928 г. работал заместителем директора угольного треста, вскоре после этого – инспектором при центральном управлении снабжения углем в Москве (Углеснаб). Затем руководил конторой Углеснаба на Урале и наконец устроился в главное управление угольной отраслью, в 1931 г. его послали на учебу в Промышленную академию. Уже в 1932 г. он был мобилизован Совнаркомом на Дальний Восток, однако поездка сорвалась, по-

Вполне очевидно, что такие выдвиженцы были преданны режиму. Но среди специалистов Метростроя имелись и те, у кого не было оснований испытывать чувство благодарности к режиму. Инженеры МГЖД, арестованные в 1930 г. как «вредители», после освобождения снова были использованы на проектировочных работах в рамках Метростроя. Работа инженера составляла смысл их жизни, а строительство метро являлось целью, самой по себе создававшей нужную мотивацию. Политическая система, в которой им приходилось работать, играла второстепенную роль для таких инженеров, как Мышенков, Розанов или профессор Николаи.

Скачок от рабочего к технику и даже инженеру происходил и в ходе самого строительства метро. Множество метростроевцев, начинавших простыми проходчиками, стали позднее инженерами и ведущими служащими[182]. Немногим, впрочем, удалось сделать такую карьеру непосредственно за четыре года строительства первой очереди метро. В отношении ряда рабочих имеются тем не менее сведения, что за этот период они стали бригадирами, а в дальнейшем десятниками и техниками[183].

По материалам бесед с инженерами и некоторым другим их высказываниям прослеживается антагонизм между различными группами специалистов. Прежде всего, «молодые» инженеры не слишком лестно отзывались о «старых»[184]. Аналогичные оценки с противоположной стороны были в политическом смысле делом щекотливым, и в интервью их избегали. Другие линии размежевания пролегали в области доказанной на практике профессиональной подготовки, энергии при реализации поставленной задачи, наметилось также противоречие между специалистами горного дела и строителями.

Конфликты и противоположности были присущи и руководящей верхушке Метростроя. Ротерт несомненно пользовался авторитетом как опытный инженер-строитель, который и до метро успешно ру-

---

скольку Московский горком партии мобилизовал его на Метрострой. В декабре 1932 г. он пришел на строительство метро в качестве заместителя начальника отдела снабжения Метростроя и заменил прежнего начальника отдела Бабаева, который был исключен из партии в ходе чистки (Стенограмма беседы с Левченко, начальником Метроснаба, 20 ноября 1934 г. // ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 88–96).

182 Вахонин, Рожков. 1967. С. 25–26.

183 Стенограмма беседы с комсомольцем Хохряковым, 9 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 19).

184 См., напр., критику старых инженеров: Стенограмма беседы с инж. Шмидтом, начальником 6-й дистанции, 30 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 170–184).

ководил крупными стройками. Но при подготовке сложных технических решений он вел себя осторожно и часто менял свое мнение. Инженеры заметили его неуверенность, и это приводило к тому, что они нередко не исполняли его приказы и по важным вопросам обращались не к Ротерту, а к его заместителю в 1932–1933 гг. Крутову. Когда в начале 1933 г. Крутов был уволен, многие считали, что за этим решением стоит Ротерт[185].

В лице Абакумова Ротерт получил заместителя, чья техническая некомпетентность и отсутствие знаний в области строительного дела не укрылись от внимания инженеров. Хотя ему приходилось объяснять простейшие вещи, а пролетарский грубоватый стиль руководства Абакумова находил отклик скорее у рабочих, чем у инженеров[186], но последние все чаще обращались непосредственно к нему, ибо за ним ощутимо для всех стоял Московский комитет партии. Абакумов являлся своей рукой партийного руководства в аппарате Метростроя. Ротерт, напротив, с 1934 г. потерял интерес к строительству и становился все более пассивен, тем более что очевидно для всех он утратил реальные бразды правления. Партия принимала важные решения, касающиеся строительства, через его голову и использовала Абакумова как инструмент для смещения Ротерта[187]. Кроме того, Абакумов из-за своей некомпетентности легче, по сравнению с Ротертом, который твердо придерживался традиционных методов, позволял начальникам шахт и дистанций уговорить себя на проведение технических инноваций и экспериментов[188].

Ротерт вместе с рядом инженеров («старые» главные инженеры Штеклер и Гертнер, а также «молодой» инженер Шелюбский) заняли выраженную негативную позицию в отношении Абакумова, и его действия расценивали совершенно иначе по сравнению с официальной картиной: безрассудная погоня за темпами, которую Абакумов по приказу Московского горкома партии устроил в 1934 г., привела к гигантскому перерасходу средств. Без Абакумова строительство обошлось бы намного дешевле и с меньшим числом рабочих было бы завершено в те же сроки. Об этом вполголоса обменивались мне-

[185] НКВД. Агентурное донесение информатора «Украинца» о руководстве Метростроя, 19 февраля 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 207. Л. 14).

[186] НКВД. Агентурное донесение информатора «Викторова» о руководящем аппарате Метростроя, 19 февраля 1935 г. (там же. Л. 13).

[187] Агентурное донесение информатора «Украинца» (там же. Л. 14).

[188] Агентурное донесение информатора «Викторова» (там же. Л. 16).

ниями в своем кругу старые инженеры[189]. В приватной обстановке Ротерт по косточкам разбирал Абакумова. Когда на обеде в кругу дружественных инженеров он заговорил о слухах, будто бы после завершения первой очереди метро его переведут на строительство Дворца Советов, а Абакумов станет его преемником, то взволнованно произнес, что его заслуги дают ему право послать Хрущева к черту с его намерением назначить его на строительство Дворца Советов и что Абакумов не достаточно квалифицирован самостоятельно руководить строительством метро. Если он (Ротерт) не настоял бы на том, чтобы отдельные участки прокладывать открытым способом, метро не построили бы за три года, поскольку чрезвычайно тормозили линии глубокого залегания. Невежество Абакумова показалось бы и тем, как он поступил с английским щитом: вместо того, чтобы его демонтировать и затем поднять на поверхность, для чего нужно было блокировать подъемную клеть на 5–7 часов, Абакумов, который любой ценой хотел уложиться в срок, установленный Московским комитетом партии, позволил распилить его на мелкие детали, которые на вагонетках вместе с вынутым грунтом были ссыпаны в отвал. Что не смогли распилить, то сбросили вниз и забетонировали[190].

Чтобы уложиться в заданные партией сроки, Абакумов позволил укладывать изоляцию в кессонах и на шахте 12 на сырые стены. «Сейчас там льет как из ведра и ничего нельзя изменить. Подожди он 5–6 дней, все было бы в порядке». В свое время хорошо сделали, что прогнали Абакумова из Донбасса, нужно бы его выгнать и из Москвы и написать в «Правде», что такому «дураку» нельзя больше доверять руководящие посты[191].

Хотя в Метрострое существовала строгая должностная иерархия, но руководители строительных объектов и прочие инженеры пользовались относительно большой свободой рук. Введенные поначалу Ротертом строительные участки, охватывавшие несколько шахт и дистанций, в течение 1932 г. превратились в мини-управления Метростроя со множеством отделов и подотделов и раздутым управленческим аппаратом, которые отчасти не обращали внимания на распоряжения центральной администрации, поскольку полагали, что

---

[189] Агентурное донесение информатора «Наумова», 19 февраля 1935 г. (там же. Л. 17).

[190] Агентурное донесение информатора «Петрова», 19 февраля 1935 г. (там же. Л. 20).

[191] Там же. Пренебрежительные высказывания Ротерта об Абакумове и Хрущеве были сообщены НКВД Кагановичу, но не имели для Ротерта негативных последствий. В течение еще нескольких лет он оставался начальником Метростроя.

их решения являются лучшими[192]. Когда непорядок в руководящих структурах нельзя было больше игнорировать, руководители строительных объектов (начальники шахт и дистанций) организовали в ноябре–декабре 1932 г. 36-дневный «митинг», в ходе которого собирались критические отзывы и инициативы. 6 декабря 1932 г. состоялось заключительное общее собрание инженерно-технического персонала Метростроя, на котором обсуждались результаты митинга[193]. На собрании ведущие инженеры строительных объектов подвергли массированной критике центральный аппарат, основные пункты требований сводились к большему прямому руководству, меньшей бюрократии, более эффективной работе в отделах и отдаче конкретных распоряжений. Представители руководящего аппарата признали ошибки, выдвинув со своей стороны встречные обвинения против руководителей строительных объектов[194].

Антагонизм между инженерами на стройплощадках и в центральном аппарате также прослеживается по стенограммам служебных совещаний в руководстве. Эти материалы свидетельствуют, что начальники шахт и дистанций держались самостоятельно по отношению к руководству Метростроя. Обе стороны остро полемизировали, не испытывая робости и не проявляя верноподданнических настроений. На возражения Ротерта и Абакумова находился адекватный ответ. Наконец, в выступлениях обращает на себя внимание тот факт, что Ротерт и Абакумов часто обращались к другим инженерам на «ты», чего не наблюдалось с противоположной стороны[195].

Распоряжения центрального руководства не всегда исполнялись участками, и затем шахтами и дистанциями. Главный инженер Гертнер в этой связи упоминал о «феодализме» руководителей строительных объектов, затруднявшем перераспределение ресурсов с одного объекта на другой:

«Вчера у меня, например, на участке был провал. Соседний участок ничего не знает и знать не желает – ему чихать на вас, он должен свое кончать и больше ничего. Я называю это “феодализмом” – каждый феодал своего участка. Я даю распоряжение на соседний участок: 4 молотка тяжелого типа, которые у вас есть, перебросьте

192 Ср.: Стенограмма беседы с инж. Бобровым, начальником шахты 10–11, 30 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 131).

193 Ударник Метростроя. 5 дек. 1932. № 41. С. 1.

194 Стенограмма заседания оргбюро партийного комитета и редакции «Ударника Метростроя» по результатам митинга начальников строительных участков, б/д [6 декабря 1932 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 24. Л. 1–6).

195 Метрострой. Стенограмма совещания в руководстве о финансировании строительства, 21 мая 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 24. Л. 1–6).

сегодня же сюда. Он начинает кричать – вы меня, мол, разоряете, что вы делаете! Я “подкрепляю” – он начинает дискуссию. Я вешаю трубку. Сейчас же посылаю телефонограмму обязательного порядка и притом еще посылаю живого человека на место проверить – выдал ли он молотки. [...] А есть такие феодалы, которых я не трогаю и которые пришли к разложению. Я их не трогал, так как у них был больно крепкий феодализм, а в конце концов меня обвинили, что я либеральничаю»[196].

Отношение инженеров к партии было амбивалентным. В публичных выступлениях и в интервью, проведенных редакцией «История метро», они рассыпались в похвалах по адресу партии и особенно Кагановича, без мудрого руководства которого и постоянного компетентного участия строительство не было бы успешно закончено. Согласно канону, объектами восхвалений являлись Каганович, Сталин и Хрущев за их выдающиеся качества и постоянную заботу о метро. Здесь никогда не встречалась критика частого вмешательства и нарушения собственной компетенции.

Эти дискурсы соответствовали реальному ощущению только части инженеров. О Ротерте, который не состоял членом партии, но безусловно был верен режиму, известно, что в узком кругу он крайне резко выражался по поводу Хрущева. О Кагановиче же, напротив, он был крайне высокого мнения. Он отзывался о нем как о человеке интеллигентном и дальновидном. «Если он считает что-либо неверным, то скажет об этом руководству, а не десятнику на стройплощадке»[197].

Сроки окончания строительства первой очереди метро, установленные Московским горкомом партии в постановлении от 29 декабря 1933 г., Каганович заранее обсудил на долгих совещаниях с начальниками строительных объектов, но при этом вел обсуждение с таким нажимом, чтобы начальники, хотя и требовавшие больше рабочей силы и машин, были вынуждены признать сроки реалистичными[198]. Остаются сомнения по поводу того, действительно ли они считали реальными темпы строительства, предусмотренные на 1934 г. Партийный инструктор 6-й дистанции в 1935 г. ретроспективно заметил, что не все инженеры и техники «понимали сущность борьбы за тем-

---

196 Стенограмма беседы с главным инженером Гертнером (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 148).

197 См. подр. Гл. V. 6Б.

198 Стенограмма совещания Кагановича с начальниками шахт и дистанций, 26 декабря 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 201. Л. 1–49).

пы и качество»[199]. На первой партконференции Метростроя в январе 1934 г. некоторых инженеров упрекали в том, что те тайком от рабочих или даже в противоположность им исходили из принципиальной невыполнимости плана[200]. Главных инженеров критиковали за то, что те выступали адвокатами начальников шахт и дистанций перед партией и руководством, вместо того чтобы висеть над ними «дамокловым мечом» в случае невыполнения плана[201].

Когда план оказывался не выполнен, в роли козлов отпущения подчас приходилось выступать старшим по возрасту инженерам[202]. На ряде объектов партия выявляла среди инженерно-технического персонала «классово чуждые элементы», которые якобы саботировали строительство. Особенно «загрязнена» оказалась 1-я дистанция: там из 60 инженеров и техников были уволены 20 как «классово чуждые элементы». Техническое отставание дистанции партсекретарь Гусев объяснял тем, что ответственные за механизацию сотрудники были сплошь бывшими белыми офицерами. Сверх того он клеймил «либеральных» и «оппортунистических» инженеров, а также пьяниц и бездельников, с которыми слишком мягко обращались[203].

Более трезво смотрел на вещи Джордж Морган, американский главный консультант Метростроя. Во время своей работы на строительстве метро он пришел к заключению, что в Советском Союзе было слишком много негодных инженеров. В Америке таких людей быстро бы уволили, в Советском Союзе всегда находились причины их оставить. По наблюдению Моргана, слабые инженеры подолгу выступали на совещаниях и создавали впечатление, что они особенно даровиты. Практика же показывала, что они могли только на словах отстаивать свои проекты. В результате часто принимались худшие проекты, поскольку их представляли лучшие ораторы[204]. Уполномоченный по кадрам Метростроя хотя и отверг это утверждение, но косвенно признал его правоту, допустив, что на работу принимаются «также еще плохие инженеры». Каганович распорядился не отпу-

---

199 Стенограмма беседы с Азановой, инструктором парткома 6-й дистанции, 3 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 40).

200 Партком Метростроя. Стенограмма 1-й партконференции, 9 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 133. Л. 42); Стенограмма беседы с инженером Козловским, 16 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 234).

201 Партком Метростроя. Стенограмма 1-й партконференции (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 133. Л. 75).

202 Там же. Л. 218.

203 Там же. Л. 172–174.

204 Стенограмма беседы с Морганом, американским консультантом, 19 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 74).

скать со стройки ни одного инженера[205]. Партийный секретарь кессонной группы засвидетельствовал, что инженеры на шахтах были в целом низкого уровня. И в плане «энтузиазма» они далеко отставали от рабочих[206].

Хотя технические специалисты получали высокие оклады, пользовались привилегированным снабжением и, в отличие от рабочих, по большей части имели настоящие квартиры, но у них совершенно не было свободного времени. Домой многие начальники строительных объектов заезжали только на ночевку. Сжатые сроки 1934 г. не оставляли времени для частной жизни[207]. На финальной стадии строительства, когда речь шла об окончании работ на шахте, многие даже с травмами не оставались дома:

«В любое время дня и ночи, придя в шахту, можно было встретить инженера Краснова, внимательно щупавшего отставшую изоляцию или горестно рассматривающего через очки появившуюся течь. Однажды он вывихнул ногу. Я предложил ему пойти домой и отдохнуть. На следующий день, придя в шахту, я увидел такую картину: в подземном медпункте на табуретке восседает Краснов. Сестра массирует ему распухшую ступню, Краснов жует бутерброд и одновременно распекает рабочих за скверную изоляцию. На мой вопрос, почему он не дома, он ответил, что со вчерашнего дня никак не может собраться пойти в больницу и показать свой вывих.

Из моих личных переживаний помню случай, как я сломал себе реберные хрящи, упав в шахте. Так как я почти за 10-летнюю мою инженерную профессию не держал в руках бюллетеня, то решил остаться верным себе. Затянув сломанные ребра полотенцем, я продолжал лазить в шахту, охая и вздыхая на каждом шагу. Сделав рентгеновский снимок моих ребер, я спрятал его в стол, сказав дома, что у меня все в порядке, затянул потуже полотенце и не оставлял работу. Через 3 недели я обрел прежнюю способность нормально дышать и теперь только похрустывание сломанных ребер при неудобном повороте напоминает мне о моем падении в тоннеле шахты 9 бис»[208].

---

[205] То же с Кузнецовым, уполномоченным по кадровым вопросам Метростроя, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 61).

[206] То же с партийным секретарем Удалых, кессонная контора, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 16).

[207] То же с инженером Ермолаевым, начальником шахты 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 26).

[208] То же с инженером Кошелевым, заместителем начальника шахты 9–9 бис, 15 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 313. Л. 124–125).

3. «Нормальные» рабочие

А) Взгляд со стороны

Рабочие Метростроя в массе своей не были комсомольцами или коммунистами. Если они не проявили себя особенно эффектным образом в качестве ударников, сотрудники редакции «Истории метро» интервью у них не брали. Поэтому в нашем распоряжении нет их собственных свидетельств, раскрывающих образ действий и модели поведения данной группы. Но можно при этом исходить из того факта, что в массе своей они не являлись теми «энтузиастами», которыми восторгалась пропаганда и официозная историография, касавшиеся темы метростроевцев.

Обычно стройплощадка служила первой «станцией» на пути рабочих из села в город. Они начинали как сезонные рабочие, постепенно привыкая к городскому образу жизни и трудовым отношениям на предприятии. До мобилизации комсомольцев на строительстве метро работали преимущественно такие переселенцы. Количественная пропорция впервые немного изменилась осенью 1933 и зимой 1934 г. с прибытием на стройку нескольких тысяч рабочих московских предприятий.

От партии не скрылось то, с какими людьми ей приходилось иметь дело. На одном из совещаний в декабре 1932 г. после выступления инженера, изобразившего положение на своем объекте в розовых тонах, Каганович заявил, что хотел бы услышать правду, а не приукрашенную ложь. На Метрострое обретается «масса псевдоударников, люмпенов, лодырей и воров». Дома предварительного заключения московской милиции переполнены метростроевцами[209]. Еще в июле 1932 г. партком Метростроя весьма критически отзывался о собственных рабочих:

«Оргбюро отмечает, что настроения рабочих строительства в большей своей части базируются на теснейшей связи рабочих с сельским хозяйством. Имеющиеся отдельные случаи искривлений линии партии в деревне живейшим образом воспринимаются рабочими, и под влиянием агитации пробравшихся на строительство кулацких элементов обобщаются, выливаясь в антиколхозные настроения, в настроения, противопоставляющие “хорошие” решения в центре и работу “по своему” на местах и др. Эти настроения занимают значительное место благодаря все еще слабой массовой политической

---

[209] МК ВКП(б). Совещание, 16 декабря 1932 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 26).

работе в бараках, наличию неурядиц в организации труда и плохим бытовым условиям на строительстве»[210].

Партбюро кессонной конторы летом 1933 г. пришло к заключению, что приданные рабочие являются по преимуществу «кулаками». Кессонные работы были вотчиной крестьян-отходников, зарабатывавших на жизнь строительством мостов и путепроводов. Кессонные рабочие вызывали общественное негодование, поскольку буянили в подвыпившем состоянии и регулярно устраивали драки на Мясницкой, если их не обслуживали вне очереди, что им полагалось как занятым на тяжелых работах. С точки зрения партбюро, речь здесь шла о хулиганах, преследовавших цель как можно больше заработать, чтобы затем пропить эти деньги. Партийными собраниями, производственными совещаниями и т. п. они вовсе не интересовались[211].

На партконференции Метростроя в январе 1934 г. Абакумов предостерегал от того, чтобы идеализировать рабочих на стройке и принимать пропаганду за чистую монету. Хотя имелось твердое ядро комсомольцев и коммунистов, «у нас есть и классовый враг, есть лодыри, рвачи и летуны»[212]. Председатель профкома также говорил о множестве «авантюристов», «отсталых рабочих», «прогульщиков», «вкравшихся в доверие», «троцкистах». Многие рабочие внешне производили отрадное впечатление, в действительности же прогуливали или мешали работе[213].

За понятиями «отсталый» или «кулацкий» стояло идеологически обоснованное представление, что крестьяне, приехавшие в город и устроившиеся работать на стройку или в промышленности, подлинно пролетарскими рабочими могут стать только благодаря развитию «политического сознания». Рабочие, которые не придерживаются единообразной формы поведения, еще не обладают таким сознанием и потому могут считаться только «отсталыми» или «кулаками»[214].

О настроениях рабочих и их реакции на мероприятия правительства регулярно сообщалось в сводках ОГПУ, а также в донесениях партийных и профсоюзных органов. По Москве в открытых для ис-

---

210 Оргбюро парткома Метростроя. Протокол 11, 13 июля 1932 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 161. Л. 287).

211 Стенограмма беседы с партийным секретарем Удалых, кессонная контора, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 1–3).

212 Партком Метростроя. Стенограмма 1-й партконференции, 9 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 133. Л. 120).

213 Там же. Л. 12–14.

214 Ср.: Hoffman. 1994. P. 3.

следователей архивах имеется немного подобных сообщений[215]. Ни одно из них не касается рабочих Метростроя. Сведения о настроениях, впрочем, представляют собой проблематичный источник, так как хотя в них приводятся выражения отдельных лиц в буквальной передаче, но, как правило, остается открытым вопрос, насколько эти высказывания типичны для массы рабочих. Речь здесь идет не об опросе мнений, а о пунктуальной передаче сказанного. В принципе обобщающее описание представленных сведений было стереотипным: «Большинство реагирует здорово / отзывается о мерах правительства хорошо, – отдельные личности допускают антисоветские / классово чуждые выражения»[216]. Только относительно немногие документы содержат информацию о том, что негативные настроения по определенному поводу прорывались наружу. Тем не менее на основе этих сообщений можно составить общее представление о настроениях московских рабочих, распространив его и на метростроевцев:

1. Практически на каждом относительно крупном предприятии имелось некоторое (не известное точно) количество рабочих, которые не верили официальной пропаганде, на собраниях допускали реплики с мест, распространяли листки с отличными от официоза мнениями и антисоветскими лозунгами, припирали к стенке агитаторов или по меньшей мере в кругу своих товарищей давали выход недовольству правительством, пересказывая слухи и анекдоты.

2. Часто к негативным отзывам рабочих побуждали меры правительства, вследствие которых ухудшались в целом условия их труда и быта. Когда в феврале 1932 г. правительство повысило средние цены на продовольствие, рабочие ряда предприятий потребовали увеличить заработную плату или призывали товарищей лучше разойтись по домам, чем работать за этот голодный паек[217]. Массивное сопротивление встретил изданный вскоре после этого декрет, который по-новому регулировал дефекты в

---

[215] В петербургских архивах ситуация с этими источниками намного более благоприятна: Davies. Popular Opinion. 1997. Ср. также: Введение. 3.

[216] Ср.: Davies. Popular Opinion. 1997. P. 11. Дэвис кроме того указывает на различия между сообщениями ОГПУ и партийных органов: ОГПУ и НКВД в интересах легитимации своей деятельности часто преувеличивали распространение враждебных режиму настроений или фабриковали из собственно аполитичных выражений недовольства «антисоветские» акции, тогда как партийные функционеры, как правило, стремились представить свои организации в выгодном свете и тем самым изобразить свою работу как вполне успешную.

[217] Информационный сектор ВЦСПС. Сообщение о настроениях рабочих в связи с повышением цен, 5 февраля 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5451. Оп. 43. Д. 13. Л. 2–3).

работе и простои. За сохранение прежнего законодательства высказались целые профсоюзы рабочих; на ряде предприятий рабочие объявили по этому поводу забастовку. На фабрике «Красная работница» в ходе собрания рабочих дело дошло до настоящего восстания. Работницы заглушили партийного секретаря криками, что цены на продовольствие выросли, нельзя больше прожить на свою зарплату, и демонстративно покинули собрание. На фабрике распространился лозунг «Обождите, скоро будет война, и с коммунистами покончим»[218]. Многочисленные «нездоровые» высказывания имели место также в декабре 1932 г. и январе 1933 г. по случаю передачи закрытых рабочих кооперативов в юрисдикцию руководства заводов и в связи с декретом о прогулах от 15 ноября 1932 г.[219] Были зафиксированы такого рода высказывания: «Вам говорят, что у вас всего много и что дела идут на лад, однако на деле у вас ничего нет, вас прижимают к стенке, вы не знаете, что делать, так как вас увольняют с предприятия и лишают продовольственных карточек». «Картошка гниет на фабрике, и мы плохо питаемся. Пятилетний план трудно выполнить. От слабости мы почти падаем у станков». «Сколько вас еще будут обманывать? Вам постоянно говорят, что колхозы и совхозы расширяют посевные площади, растет поголовье скота, а нас всегда плохо обеспечивают продовольствием. Мы вам больше не верим»[220]. «В Советском Союзе царит голод. Колхозы означают новое крепостное право. В газетах пишут, что за границей голодают, а на деле наоборот, мы голодаем». «В СССР у нас принудительный труд, иначе не отбирали бы хлебные карточки [при увольнении за прогул]». «Денег нет, зарплату приходится ждать. Может, они хотят, чтобы часть рабочих сама ушла, и им не пришлось никого увольнять». «Постановление – веревка на шее рабочего, оно дает администрации возможность увольнять по собственному усмотрению». «Что ты рассказываешь о достижениях, коммунисты довели страну до того, что торгуют человечьим мясом. Недавно купил колбасу и нашел в ней человеческий палец с ногтем»[221].

---

[218] Начальник массово-агитационного отдела МГК ВКП(б) Ратнер – Кагановичу. Доклад о настроениях рабочих по поводу декрета об оплате дефектной работы и простоев, 10 марта 1932 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 37. Л. 9–15).

[219] О декрете от 15 ноября 1932 г. подр. см. след. главу.

[220] Информационный сектор орготдела ВЦСПС. Сводный отчет о настроениях рабочих на отдельных предприятиях, 9 марта 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-5451. Оп. 43. Д. 27. Л. 9).

[221] То же, 15 января 1933 г. (там же. Л. 15–16).

3. Приведенные выражения недовольства и протеста имели весьма ограниченное действие и подавлялись в зародыше администрацией, партийными и профсоюзными органами. Забастовки ограничивались малой группой рабочих и устраивались лишь на короткое время. В большинстве случаев спешно вызванным функционерам удавалось уже через пару часов уговорить рабочих вновь приступить к работе. После 1932 г. в сводках настроений рабочих стачки больше не упоминались. Трудовые коллективы, которые поначалу отказывались принять резолюцию с оценкой декрета о прогулах как достижения, с помощью «разъяснительной работы» склоняли к одобрению правительственного акта[222]. Также и упомянутые профсоюзные группы, сначала отвергавшие декрет об оплате дефектной работы и простоев, в конце концов вынуждены были с ним согласиться[223]. Следует при этом подчеркнуть, что, как правило, для восстановления спокойствия оказывалось достаточно «разъяснительной работы». Лишь в сложных, исключительных случаях прибегали к репрессиям: так, рабочий, который рассказывал о торговле человеческим мясом, был арестован и передан в ОГПУ[224].

4. Если правительственные меры напрямую не касались рабочих или даже обещали им, вероятно, личную выгоду, рабочие выражали готовность сотрудничать с режимом, даже если речь шла о том, чтобы ограничить в правах своих товарищей или подорвать условия их существования. Партийные и профсоюзные информаторы в один голос сообщали, что на введение закона о паспортах рабочие отреагировали совершенно иначе, чем на повышение цен и декрет о прогулах: на производственных собраниях, посвященных обсуждению закона, рабочие в массовом порядке брали слово, чтобы донести на товарищей, которым, по их мнению, не следовало выдавать паспорт[225].

---

222 ГА РФ. Ф. Р-5451. Оп. 43. Д. 27. Информация о положении на отдельных предприятиях, 8 сентября 1932 г. (там же. Л. 67).

223 Начальник массово-агитационного отдела МГК ВКП(б) Ратнер – Кагановичу. Доклад о настроениях рабочих по поводу декрета об оплате дефектной работы и простоев, 10 марта 1932 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 37. Л. 9).

224 Информационный сектор орготдела ВЦСПС. Сводный отчет о настроениях рабочих на предприятиях Москвы, 15 января 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-5451. Оп. 43. Д. 27. Л. 16).

225 Информационный сектор орготдела ВЦСПС Доклад о проведении паспортного закона на московских заводах, б/д [январь 1933 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5451. Оп. 43. Д. 28. Л. 117); Заместитель начальника массово-агитационного отдела при МГК ВКП(б) Гудновский – Хрущеву. Доклад о настроениях рабочих в связи с введением закона о паспортах, б/д [январь 1933 г.] (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 37. Л. 113). Ср. Гл. III. 4. В цитируемых там докладах НКВД о проведении паспортного закона также шла речь

Б) Своенравие и приспособляемость

Исследователи с середины 1980-х гг. обращали внимание на тот факт, что советские рабочие в 1920-е и особенно в 1930-е гг. развивали эффективные приемы, помогающие снизить требования к интенсивности труда: частую смену места работы, прогулы, медленную работу, перекуры, чтение газет, уборку станка, хождение по цеху и т. п. Этой моделью поведения, обобщенно обозначаемой как «своенравие» или «упрямство» и известной также на примере других стран[226], рабочие в индивидуальном порядке компенсировали отсутствие возможности действовать коллективно, представлять свои интересы с помощью организованных стачек или других форм классовой борьбы, а также открыто выразить свое недовольство[227].

Если эта поведенческая модель и была неприятна для руководства предприятием и режима в целом, так как снижала производительность труда, то тем не менее она играла роль стабилизирующего фактора, поскольку исподволь способствовала интеграции недовольных рабочих в общую систему. Индивидуальные формы адаптации и молчаливо сносимые властью приемы ослабления требований к работе канализировали протестный потенциал в относительно безобидном для режима направлении. Политических условий игры они не могли изменить. Рабочие, которые время от времени совершали прогулы и стремились снизить норму труда с помощью замедленной работы, в принципе не отвергали систему, напротив скорее участвовали в ее построении[228], хотя бы в качестве попутчиков, и пусть не в той форме, которая была угодна партии.

Отмеченные модели поведения касались не малых групп рабочих, а характеризовали производственную повседневность. Немецкие рабочие и специалисты, работавшие в Советском Союзе в 1930-е гг., классифицировали темп труда советских рабочих как весьма невысокий: «Русский рабочий в целом работает крайне медленно, особенно в первые две декады месяца. Последнюю же треть он работает днем и ночью, чтобы выполнить “план”, т. е. достичь предписанных результатов. Поскольку работа оплачивается сдельно, рабочий вынужден это делать,

---

о многочисленных доносах, причем доносчики часто стремились таким способом завладеть квартирой «классово чуждого элемента».

226 См.: Lüdtke. 1993.

227 Filtzer. 1986. P. 174–175; Schröder. 1988. S. 298–299.

228 Подобная картина наблюдалась и в национал-социалистической Германии. Альф Людтке убедительно возражал против интерпретации описанного им феномена «своенравия» как формы сопротивления. Обход или игнорирование общественных и политических принуждений – вместо того чтобы попытаться их изменить – приводили в результате к уходу в свою нишу и стали центральным условием того, что нацистский режим укрепился благодаря этому «смиренному сотрудничеству» (Lüdtke. 1993. S. 381, 410).

чтобы обеспечить себя заработком. Конечно, это весьма заметно отражается на качестве»[229].

Австрийскому послу в Москве бросилась в глаза праздность рабочих даже во время официального посещения завода делегацией иностранных дипломатов. Он следующим образом описывал свои впечатления о Московском автозаводе им. Лихачева: «В самом грубом приближении я могу оценить, что примерно треть рабочих занята так, как мы привыкли видеть на европейских предприятиях. Большинство же стояло поодиночке или группами, не занимаясь каким-либо определенным делом. Особенно впечатляли многочисленные группы спорящих или слушающих рабочих вокруг пунктов контроля изделий, находившихся в каждом цехе. Приемщики держали перед собой листы, в которых отмечали изготовленные рабочими детали для расчета сдельной оплаты. В центре каждой такой группы виднелся дежурный, торгующийся или беседующий с одним или несколькими рабочими, в то время как другие с любопытством наблюдали за этим. Постоянно создавалось впечатление, что часть рабочих по случайности взяла перерыв на завтрак»[230].

В условиях хронического дефицита рабочей силы руководство предприятий мирилось со слабой дисциплиной рабочих, боясь их вовсе потерять. По этой причине декрет о прогулах от 15 ноября 1932 г. не дал ожидаемого эффекта. Предприятие обязывалось увольнять без предупреждения тех рабочих, кто не явился на работу в течение одного дня в неотпускное время, изымать у них продовольственные карточки и немедленно выселять их с семьей из заводских квартир или бараков, невзирая на время года и не принимая во внимание то обстоятельство, что увольняемый должен был еще подыскать новое жилище[231]. При устройстве на новую работу рабочий должен был предъявить справку с последнего места работы с указанием причины увольнения. На прежнее место уволенный мог заново поступить только по истечении года[232]. До закона 15 ноября 1932 г. за прогул рабочего могли уволить только в случае трехкратного отсутствия на рабочем месте в течение месяца[233].

Если верить статистике, после вступления закона в силу резко сократились потери рабочего времени без уважительной причины. На практике же предприятия перестали статистически фиксировать такого рода показатели[234]. При увольнении рабочих на многих пред-

---

229 Rückkehrer berichten. 1942. S. 161.

230 Австрийское посольство в Москве, доклад Пахера, 16.2.1932. ÖStA Wien, BMfAA, NPA, Karton 55.

231 Rapports sécrets. 1994. P. 217.

232 НКТ СССР. Инструкция, 26 ноября 1932 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 170. Л. 115).

233 Hackenberg. 1978. S. 41.

234 Hoffmann. 1994. P. 101; Andrle. 1988. P. 133.

приятиях смягчали формулу закона: мирились с тем, что рабочие оставляли у себя продовольственные карточки или сдавали их по истечении срока годности, а также часто отказывались покидать заводские жилища[235]. Американский инженер, работавший в Москве в 1932–1934 гг., сообщал, что закон строго выполнялся только первые несколько недель. Спустя два месяца все стало как и прежде[236].

Поведение значительной части рабочих Метростроя также было отмечено прогулами, опозданиями, передышками и походами за товарами во время работы. Даже весной 1932 г. руководство Метростроя сетовало, что «большинство занятых» еще не осознало грандиозность поставленной задачи. Вместо соблюдения строгой трудовой дисциплины они опаздывали, в рабочее время покидали стройплощадки и конторы или другим способом намеренно уклонялись от работы. Для устранения этих нарушений и установления эффективного контроля за присутствием на рабочих местах в мае 1932 г. администрация Метростроя ввела систему номерных досок: на каждом строительном участке и в конторах были установлены доски, на которой каждый сотрудник и рабочий имел свой номерок. В начале рабочего дня свои номерки снимали, в конце каждый обязан был повесить его на место[237]. Число прогулов с этим нововведением уменьшилось, впрочем, незначительно (см. табл. 26).

Таблица 26

Неоправданные потери рабочего времени на Метрострое, январь–сентябрь 1932 г.[238]

Месяц	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Потери рабочего времени в % к фактически отработанным дням	9,	7,2	5,7	4,9	8,3	7,5	7,0	5,0	5,1
Потери рабочего времени в % к потенциальным рабочим дням					7,6		6,4		

[235] Служба занятости Московской области. Доклад о проведении закона от 15 ноября 1932 г., 13 января 1933 г. (ГА РФ. Ф. 5515. Оп. 33. Д. 50. Л. 83–86). Опубликовано в издании: Rapports sécrets. 1994. P. 217–218.

[236] Witkin. 1991. P. 126.

[237] Заместитель начальника Метростроя Осколков. Приказ № 107, 14 мая 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 118–119).

[238] Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за январь–сентябрь 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 395. Л. 215). В конъюнктурных обзорах потерянные рабочие дни всегда фиксировались в процентах к фактически отработанным дням. Данный способ подсчета не вполне логичен. Поэтому на материале двух месяцев, относительно которых имеются детальные сведения о распределении рабочего времени, я сделал пересчет пропущенных дней к потенциальному рабочему времени. В последнем случае имеется в виду 31 день месяца за вычетом выходных и праздничных дней (см. табл. 27). Таким путем получаем более точную цифру, сколько процентов бывшего в распоряжении рабочего времени оказалось упущено.

В ноябре 1932 г. газета «Ударник Метростроя» в связи с законом от 15 ноября 1932 г. объявила кампанию борьбы с прогульщиками под лозунгами «Закрыть доступ в шахты уволенным прогульщикам!», «Злостных прогульщиков не только увольнять, но и не принимать впредь!»[239] По настоянию партийных органов бригады и шахты принимали резолюции, в которых приветствовали закон о прогульщиках.

Таблица 27

Использование рабочего времени на Метрострое в мае и июле 1932 г. (в днях)[240]

	Май 1932 г.		Июль 1932 г.	
Общее число дней в месяце	31		31	
Нерабочие дни	6,90		4,98	
Отпуска	0,35		1,04	
Потенциальные рабочие дни	23,75	100,0 %	24,98	100,0 %
Фактически отработанные дни	21,50	90,5 %	22,83	91,4 %
Выполнение общественных поручений	0,03	0,1 %	0,06	0,2 %
Болезни	0,38	1,6 %	0,48	1,9 %
Пропуск рабочего времени по уважительным причинам	0,04	0,2 %		
Пропуск рабочего времени по неуважительным причинам	1,80	7,6 %	1,61	6,4 %

Хотя в первые недели после опубликования закона потери рабочего времени уменьшились, газета предъявляла обвинение администрации в слишком покладистом отношении к прогульщикам и «расхитителям рабочего времени». Рабочих, в которых срочно нуждались, не увольняли, несмотря на намеренные прогулы. Особо крупные потери рабочего времени характеризовали контору промышленного и гражданского строительства, отвечавшую на Метрострое за возведение бараков, складов и прочих наземных сооружений. В поселке на Мазутной примерно каждый второй рабочий пропускал один рабочий день в неделю (см. табл. 28)[241].

Таблица 28

Неоправданные потери рабочего времени в конторе промышленного и гражданского строительства

Объект	Число рабочих	Пропущено рабочих дней, 11–15 ноября 1932 г.	Пропущено рабочих дней, 16–20 ноября 1932 г.
Мазутная	190	122	94
Красносельская	76	20	14

[239] Ударник Метростроя. 25 ноября 1932. № 37. С. 2.

[240] Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за май и июль 1932 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 102; Д. 163. Л. 12).

[241] Ударник Метростроя. 25 ноября 1932. № 37. С. 2.

В течение нескольких недель после вступления закона в силу было уволено немало прогульщиков, но начальники строительных участков и коменданты бараков смягчили процедуру: уволенным позволили и дальше проживать в бараках, причину увольнения не всегда реально записывали в трудовые книжки, оставили им и продовольственные карточки. Многих рабочих вообще не уволили, несмотря на то что они в течение нескольких дней не появлялись на работе[242].

Партком Метростроя в январе 1933 г. установил, что хотя количество потерь рабочего времени по сравнению с осенью уменьшилось, но этот факт следует отнести за счет манипуляций со статистической фиксацией прогулов. Партия потребовала наладить учет рабочей силы таким образом, чтобы опаздывающие и прогульщики не могли скрыться, у прогульщиков немедленно изымать ордерные книжки и выселять их из бараков. Ряд поименно названных руководителей строительных объектов и партийных секретарей, оказывавших прогульщикам покровительство, были наказаны[243].

Статистика зафиксировала после ноября 1932 г. значительное снижение неоправданных потерь рабочего времени (см. табл. 29). Впрочем, в этом плане цифры за октябрь и ноябрь 1932 г. оказываются существенно ниже, чем вышеназванные цифры за предыдущие месяцы, так что остается сомнение по поводу сопоставимости этих данных. Возможно, потерянные дни теперь помесячно рассчитывались не по отношению к фактически отработанным, а к потенциальным рабочим дням или даже к общим календарным.

Таблица 29

Потери рабочего времени в октябре, ноябре и декабре 1932 г.[244]

<table>
<tr><th></th><th>Октябрь 1932 г.</th><th>Ноябрь 1932 г.</th><th>Декабрь 1932 г.</th><th>I квартал 1933 г.</th></tr>
<tr><td>Потери рабочего времени всего</td><td>3,7 %</td><td>3,5 %</td><td>1,6 %</td><td rowspan="3">0,3 %</td></tr>
<tr><td>По неуважительным причинам</td><td>3,4 %</td><td>2,9 %</td><td>1,0 %</td></tr>
<tr><td>По уважительным причинам</td><td>0,3 %</td><td>0,6 %</td><td>0,7 %</td></tr>
</table>

Прирост потерь «по уважительным причинам» указывает на то, что администрация теперь иначе фиксировала эти нарушения.

---

242 Ударник Метростроя. 8 декабря 1932. № 42. С. 2.

243 Там же. 31 янв. 1933. № 10. С. 1.

244 Там же. 31 янв. 1933. № 10. С. 2 (данные за 1932 г.); Уполномоченный МГКК РКИ по Метрострою Золотов. Доклад о работе Метростроя в первом квартале 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 682. Л. 69 – данные за 1933 г.).

Кроме того, система контрольных досок использовалась столь небрежно, что на многих объектах и отделах Метростроя отсутствовала достоверная информация о присутствующих на рабочем месте: доски были заведены на строительных участках, а не на каждой шахте и дистанции, контролеры теперь следили только за одной из трех смен и часто умышленно сообщали неверные данные. Бригады в рабочее время посылали одного человека в очередь в рабочий кооператив, а контролер сообщал, что бригада работает в полном составе. В ряде контор и участков рабочие могли приходить и уходить, когда захотят, причем их перемещения никак не фиксировались. На других записи находились в столь хаотическом состоянии, что нельзя было составить представление о потерях рабочего времени[245].

Со временем все менее следовали закону от 15 ноября 1932 г. В феврале 1933 г. из 513 заактированных прогульщиков уволено было только 225 чел., в марте 1933 г. – соответственно из 684 лишь 282. «Ударник Метростроя» в июле 1933 г. выдвигал обвинения по адресу администрации, из-за «либерализма» которой не все нарушители трудовой дисциплины привлечены к ответственности[246]. Руководство профсоюзами Московской области также констатировало, что хотя потери рабочего времени существенно снизились, но уволена только часть прогульщиков, а выселение уволенных из бараков никем не контролируется[247].

В производственных газетах и в 1934–1935 гг. раздавались обвинения по адресу руководителей строительных объектов, недостаточно последовательно принимавших меры в отношении прогульщиков. Начальник 4-й дистанции намеренно записал потерянные рабочие дни как «выравнивание времени» за сверхурочные работы и препятствовал увольнению прогульщиков. Только после длительного нажима со стороны профсоюза ему пришлось пойти на уступки. Профком констатировал, что среди инженеров наметилась тенденция жить в мире с прогульщиками и лодырями, не затевать с ними «ссоры» и поддерживать «хорошие» отношения[248]. При выборочной

---

[245] Ударник Метростроя. 21 января 1933. № 10. С. 2.

[246] Там же. 3 июля 1933. № 116. С. 2.

[247] МОК Желдоршоспортстроя. Информация о состоянии массовой работы в связи с декретом о прогулах, б/д [январь 1933 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 133. Л. 8–9); Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол 8, 19 января 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 5. Л. 191; то же. Протокол 11, 8 февраля 1933 г. (там же. Л. 155).

[248] Ударник Метростроя. 3 февр. 1934. № 28. С. 2.

проверке смен выяснилось, что прежде всего в ночные смены многие рабочие не выходили на работу[249].

Наряду с пропуском целого рабочего дня и опозданиями занятые на строительстве рабочие значительное время теряли из-за простоев в работе. В ходе обследования расходования времени было установлено, что, например, в кессонной группе терялось до 80 % рабочего времени[250]. На шахте 22–22 бис потери рабочего времени составляли в среднем 27 %, на 8-й дистанции – даже от 30 до 50 %[251].

Таблица 30

Потери рабочего времени на шахте 22–22 бис (%)[252]

Вид работы	Использовано рабочего времени	Потеряно рабочего времени по вине администрации	Потеряно рабочего времени по вине рабочих
Колота	83	15	2
Бетонирование	76,5	16,3	7,2
Тоннельные работы	69	12,2	18,8
Бригады по снабжению	61	34,5	4,5

В значительной мере простои случались из-за плохой организации труда на строительных объектах, отчасти, впрочем, и рабочие умели сократить свой рабочий день за счет дополнительных перерывов, перекуров, прогулок, бездельничанья, разговоров с бригадиром и даже сна на рабочем месте. Особо распространенным явлением стал сон во время ночной смены[253]. Один изолировщик оставил следующее признание: «Я с 6 мая работаю в бригаде Ищенко. После двух дней пошли в ночную смену. Что мы делаем? Спим на эстакаде. Два дня проспали, на третий день 7 чел. сделали 7 замесов и опять легли

---

[249] Ударник щита. 17 янв. 1935. № 57. С. 1.

[250] Кессонная группа Метростроя. Стенограмма производственно-технической конференции по качеству и уплотнению рабочего дня, 25–26 мая 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 156. Л. 3, 47).

[251] Информационная группа при парторге Метростроя. Информационное сообщение о производственно-технической конференции по качеству и уплотнению рабочего дня, 11 июня 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 143. Л. 3–4).

[252] Там же.

[253] Ударник Метростроя на наклонной шахте 1–2. 22 авг. 1934. № 3–4. С. 2; Ударник щита. 17 янв. 1935. № 57. С. 1.

спать. Бригада Большакова тоже нашла себе укромное местечко на эстакаде и тоже приходит спать. Техническое руководство туда не заглядывает. Там просто спальня»[254].

В производственных и стенных газетах помещали поименные списки и клеймили позором опаздывавших на работу, бивших баклуши или уходивших домой до окончания смены[255]. Неразрешенные перерывы подчас сопровождались распитием крепких спиртных напитков. Хотя из сообщений метростроевцев создается впечатление, что алкоголизм на рабочем месте не представлял большой проблемы[256], тем не менее в 1934 г. за пьянство на рабочем месте было уволено 514 рабочих (см. табл. 31).

Количественные параметры «своенравия» и уклонения метростроевцев от работы в известной мере можно представить по классификации причин увольнения в статистике отделов кадров за 1934 г. Эти цифры следует рассматривать как верхушку айсберга, поскольку они касаются только тех рабочих, кто был уволен из-за поведения, и к тому же классификации отчетов отдельных строительных участков не полны. Но даже если эти цифры представляют только нижнюю границу явления, они довольно впечатляющи (см. табл. 31). Только из-за прогулов в 1934 г. было уволено 8818 рабочих шахт и дистанций, или около четверти среднего количества занятых.

---

[254] Информационная группа при парторге Метростроя. Информационное сообщение о производственно-технической конференции по качеству и уплотнению рабочего дня, 11 июня 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 143. Л. 3). Частые паузы в работе заметил также один британский профсоюзный лидер, который в 1934 г. принимал участие в субботнике на Метрострое (Brown. 1936. P. 201). Ср. также: Стенограмма беседы с комсомольцем Лушником, шахта 12 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 37–38): «Потом я пошел в бригаду, где работали люди с Урала. Они были старыми, каждый час устраивали перекур и удивлялись мне, что я работаю по шесть часов непрерывно».

[255] Ср.: Метростроевец. 30 сент. 1934. № 23. С. 1; Туннель в срок. 10 апр. 1934. № 7–8. С. 1; 27 авг. 1934. № 60. С. 1; За первую ударную. 3 апр. 1934. № 6. С. 4; За качество тоннеля. 21 июля 1934. № 2. С. 2.

[256] Ср.: Стенограмма беседы с комсомолкой Лукьяновой, 1-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 34); то же с бригадиром Проскуриным, шахта 15 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 166); то же с бригадиршей Устиновой, шахта 18–18 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 160). Только в единичных случаях упоминалось, что рабочий явился на рабочее место пьяным: Стенограмма беседы с комсомольцем Кучеренко, шахта 21 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 154); то же с бригадиром Егорычевым, шахта 23 бис, 17 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 177); то же с инженером Кузьминым, начальником шахты 29, 5 февраля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 6).

Таблица 31

Причины увольнения и ухода рабочих шахт и дистанций Метростроя в 1934 г.[257]

Причина ухода или увольнения	Число рабочих	%	% вновь принятых рабочих	% среднего числа рабочих
Намеренный пропуск работы	8818	26,4	14,2	24,2
Сбежало, уволилось по собственному желанию	8533	25,6	13,8	23,4
Болезнь, инвалидность	2505	7,5	4,0	6,9
Призыв на военную службу	1554	4,7	2,5	4,3
Нарушение трудовой дисциплины	1396	4,2	2,3	3,8
Отказ от работы	1247	3,7	2,0	3,4
Отказ или запрет на выдачу паспорта, социальное происхождение	1030	3,1	1,7	2,8
Семейные обстоятельства (большей частью в деревню на уборку урожая), уход из Москвы	939	2,8	1,5	2,6
Отсутствие или недостаток жилища	770	2,3	1,2	2,1
Окончание работы, трудового договора	610	1,8	1,0	1,7
Алкоголизм	514	1,5	0,8	1,4
Небрежное отношение к работе	443	1,3	0,7	1,2
Учеба	359	1,1	0,6	1,0
Хулиганство	308	0,9	0,5	0,8
Воровство	79	0,2	0,1	0,2
Дезорганизация производства	63	0,2	0,1	0,2
Арестовано, заключено в лагеря	55	0,2	0,1	0,2
Смертельные случаи	13	0,04	0,02	0,04

[257] Подсчитано по годовым отчетам отделов кадров шахт и дистанций Метростроя [начало 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 1–80; Д. 226. Л. 1–90). При этих подсчетах следует иметь в виду некоторые ограничения: шахты и дистанции в своих отчетах не придерживались единой классификации. Иные проводили различие между «сбежавшими» и «уволившимися по собственному желанию», другие же нет. Категория «своевольно прекратил работу» подчас являлась заменой понятия «сбежавшие со стройки», нередко была тождественна категории «намеренный пропуск работы» или «нарушение трудовой дисциплины». В таблице 31 категории обобщены автором в группы.

Окончание табл.

Причина ухода или увольнения	Число рабочих	%	% вновь принятых рабочих	% среднего числа рабочих
Злостный саботаж	4	0,01	0,01	0,01
Прочие или неизвестные причины	3753	11,2	6,1	10,3
Всего уволено	33 396	100,0	53,9	91,5
Приток рабочей силы за тот же период	62 000		100,0	
Среднее количество рабочих в 1934 г.	36,5			100,0

Группируя причины увольнения и ухода по связанным друг с другом моделям поведения и трудовой этики, можно заметить, что около 20 тыс. рабочих или более половины занятых в середине 1934 г. на Метрострое были уволены по поведенческим мотивам или сами бежали со стройки (см. табл. 32).

В отношении трех строительных объектов имеются данные, позволяющие сравнить положение дел в трудовом коллективе в целом и среди мобилизованных рабочих: сведения о дистанциях 2 и 7 бис подтверждают очевидное предположение, что для мобилизованных рабочих в меньшей степени были свойственны такие нормы поведения, как «своенравие» и «непокорность». По материалам же шахты 47–48 статистически не прослеживается разница между мобилизованными и прочими рабочими (см. табл. 33).

Таблица 32

Причины увольнения или ухода рабочих шахт и дистанций Метростроя в 1934 г., сведенные в группы[258]

Сгруппированные причины ухода или увольнения	Число ушедших	%	% пришедших	% среднего числа рабочих
«Своенравие»	19 704	59,0	31,8	54,0
«Непокорность»	1314	3,9	2,1	3,6

[258] Группы сформированы из следующих категорий: «Своенравие» – Намеренный пропуск работы, Небрежное отношение к работе, Нарушение трудовой дисциплины, Алкоголизм, Сбежало, уволилось по собственному желанию; «Непокорность» – Дезорганизация производства, Злостный саботаж, Отказ от работы; «Преступность» – Воровство, Арестовано, заключено в лагеря, Хулиганство; «Социальное происхождение» – Отказ или запрет на выдачу паспорта, Семейные обстоятельства (большей частью: в деревню на уборку урожая), уход из Москвы; «Объективные причины» – Окончание работы, трудового договора, Болезнь, инвалидность, Призыв на военную службу, Учеба, Отсутствие или недостаток жилища, Смертные случаи.

Окончание табл.

Сгруппированные причины ухода или увольнения	Число ушедших	%	% пришедших	% среднего числа рабочих
«Преступность»	442	1,3	0,7	1,2
«Социальное происхождение», связь с деревней	2103	6,3	3,4	5,8
«Объективные причины»	7914	23,7	12,8	21,7
Прочие или неизвестные причины	3753	11,2	6,1	10,3
Всего	33 396	100,0	53,9	91,5

Постоянно повторяющейся проблемой в отчетах отделов кадров является уход рабочих в родную деревню для помощи в весенних полевых работах или при уборке урожая[259]. Рабочие из села традиционно прибывали на стройку в марте или апреле, летом уезжали домой на уборку урожая и затем опять возвращались на стройку. 14 октября («Покров день») по старому русскому обычаю сезонные рабочие и прислуга возвращались на зиму домой[260]. До большой мобилизации 1933–1934 гг. Метрострой использовал очень много сезонных рабочих. Летом 1932 и 1933 г. на некоторых шахтах и дистанциях до половины рабочих отправились домой в деревню на уборку урожая. В 1934 г. многих смогли уговорить остаться в Москве[261]. С этой целью в марте и апреле 1934 г. рабочих склоняли дать обязательство остаться на стройке до 7 ноября 1934 г., т. е. до срока окончания первой очереди, и обещали тем, кто до этого времени не покинет строительство, выдать денежную премию и предоставить дополнительный отпуск. Из 15 тыс. рабочих, согласившихся на этот шаг, свое обязательство фактически сдержали 8201 чел.[262]

---

259 Ср.: Отдел кадров шахты 10–11. Отчет о работе в 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 226. Л. 18); Отдел кадров шахты 38–40. Отчет о работе в 1934 г. (там же. Л. 67). Ср.: Стенограмма беседы с инж. Гуровым, начальником 3-й дистанции (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 195).

260 Hoffmann. 1994. S. 64.

261 Стенограмма беседы с инж. Соколиным, начальником 2-й дистанции, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 117–118).

262 Абакумов – Булганину, 8 марта 1935 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 253. Л. 28).

Таблица 33

Причины увольнений в трудовом коллективе в целом и среди мобилизованных рабочих[263]

	Дистанция 2		Дистанция 7		Шахта 47–48	
	всего	мобилизованные	всего	мобилизованные	всего	мобилизованные
Всего принято в 1934 г.	2807 100,0 %	1230 100,0 %	930 100,0 %	316 100,0 %	2502 100,0 %	779 100,0 %
Всего уволено в 1934 г.	2032 72,4 %	418 34,0 %	909 97,7 %	96 30,4 %	1736 69,4 %	505 64,8 %
В том числе:						
«Своенравие»	1339 47,7 %	298 24,2 %	718 77,2 %	59 18,7 %	1162 46,4 %	383 49,2 %
«Непокорность»	65 2,3 %	8 0,7 %	30 3,2 %	0 0,0 %	нет св.	нет св.
«Социальное происхождение»	252 9,0 %	5 0,4 %	67 7,2 %	5 1,6 %	нет св.	нет св.
«Объективные причины»	351 12,5 %	82 6,7 %	171 18,4 %	28 8,9 %	175 7,0 %	59 7,6 %
«Преступность»	25 0,9 %	0 0,0 %	1 0,1 %	1 0,3 %	нет св.	нет св.
Прочие или неизвестные причины		25 2,0 %	5 0,5 %	3 0,9 %	336 13,4 %	62 8,0 %

В источниках имеются также сведения о крестьянской модели поведения и менталитете. Типичной формой организации сельских рабочих являлась артель. Многие бригады метростроевцев на начальном этапе строительства были по сути артелями, которые приходили на стройку под началом выборного старосты, работали и распределяли заработок по своим традиционным правилам. Партийным секретарям эта практика была как бельмо на глазу, и они всячески старались расколоть артели с помощью групповых и индивидуальных выплат. Отдельные группы, выделившиеся из артелей, со временем развились в собственно бригады и подорва-

[263] Годовые отчеты отделов кадров дистанций 2, 7 бис и шахты 47–48 (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 25, 63; Д. 226. Л. 84).

ли позиции патриархальных старост[264]. В отдельных случаях еще и в 1934 г. сообщается, что рабочие относятся к своей бригаде как к артели[265], но в целом бригада проявила себя как эффективный инструмент интеграции, тем более что посты бригадиров и звеньевых распределялись по возможности между коммунистами и комсомольцами[266].

В целом не следует недооценивать способность и готовность новых рабочих к адаптации. При всех описанных проявлениях «своенравия» они – в течение более или менее длительного времени – волей-неволей интегрировались в трудовую систему Метростроя. Увлекались ли они примером «энтузиастов», или просто страшились репрессий, либо, гонимые голодом из деревни, радовались возможности иметь крышу над головой и регулярно получать продукты питания, использовали ли они шанс заработать побольше благодаря прогрессивной системе оплаты труда[267], или не хотели всегда выглядеть отсталыми и худшими в производственной прессе и на собраниях[268] – в общем и целом рабочие старались приспособиться к условиям жизни и отдавали в распоряжение государства свою рабочую силу. Даже те, кто бежал со стройки и на протяжении пары месяцев менял места трудоустройства, не отвергали систему в целом, а просто подыскивали более выгодные и легкие условия работы.

Приспособление и интеграция, впрочем, протекали отнюдь не бесконфликтно[269], прежде всего когда рабочие, опытные в технике уклонения от излишних требований, сталкивались с комсомольцами, которые желали их опекать, или чьи темпы работы угрожали по-

---

[264] Стенограмма беседы со сменным техником Каменецкой, шахта 10–11, 2 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 139). Ср.: Kotkin. 1995. P. 88–89. Хоффман (Hoffmann. 1994. S. 87) на основе этого источника (опубликованная версия: Рассказы строителей метро. 1935. С. 208) утверждает, что на Метрострое не удались попытки подорвать власть артели. Каменецкая же говорит о совершенно противоположном.

[265] Стенограмма беседы с партийным секретарем Мозелем, шахта 47–48, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 65).

[266] Ср.: то же с неназванным парторгом, 2-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 21). О механизмах реализации власти и интеграции подр. см. Гл. VI. 5.

[267] Стенограмма совещания у Шаширина, 28 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 37).

[268] Рукопись о 7-й дистанции (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 343. Л. 67).

[269] Конфликты между освоившимися и новыми рабочими, между молодыми и старыми, мужчинами и женщинами наглядно описаны на материале московских заводов и фабрик: Hoffmann. 1994. P. 107–116. Краткую характеристику конфликтов на Метрострое см. также: Werth. 1985. P. 91.

вышением трудовых норм. Разделительная линия здесь проходила вовсе не между «пролетарскими» и «непролетарскими» рабочими, как постоянно стремилась убедить в этом партия. Комсомольцам, стоявшим по одну сторону, противостояли две совершенно разные группы: рабочие сельского происхождения с многолетним опытом работы на стройках и старые шахтеры с Урала и Донбасса, т. е. «настоящие» пролетарии, которые, однако, хорошо усвоили житейскую мудрость – работать, не перерабатывая. Непролетарии в собственном смысле слова, т. е. беспартийные молодые рабочие из деревни, в источниках весьма редко фигурируют в качестве участников конфликта[270].

Опытные шахтеры поначалу скептически отнеслись к приходу на стройку комсомольцев и коммунистов с московских фабрик, потешались над бестолковой молодежью и полагали, что та определенно будет скорее мешать, чем помогать[271]. Когда они увидели, что комсомольцы повысили темпы труда и скоро стали бригадирами, некоторых старых рабочих охватила зависть, поскольку, несмотря на многолетний профессиональный опыт, они в сетке заработной платы оказались ниже молодых. Эти горняки неохотно соглашались, чтобы ими командовали юнцы[272]. На шахте 9 старые рабочие решили уйти, когда мобилизованные комсомольцы стали бригадирами с высоким заработком. Начальнику шахты с большим трудом удалось уговорить их остаться, пообещав в виде премии выдать каждому два оплаченных билета до дома. Единственным стимулом, который действовал на этих рабочих, являлись деньги[273]. Когда комсомольская бригада получила первую высокую премию, у старых рабочих пробудился интерес к вступлению в эту бригаду[274].

---

[270] Один из немногих примеров см.: Стенограмма беседы с комсомолкой Степановой, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 320. Л. 88): Степанова была назначена бригадиршей и должна была заручиться поддержкой сменного инженера и комсомольского секретаря, чтобы удержаться на посту, несмотря на противодействие беспартийной молодежи своей бригады. В этом случае, когда женщина в качестве бригадира командовала мужчинами, свою роль сыграл также конфликт между полами.

[271] Стенограмма беседы с бригадиром Проскуриным, шахта 15 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 153); то же с коммунистом Павловским, начальником железобетонных работ 4-й дистанции (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 76); то же с коммунистом Федоровым (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 342. Л. 17).

[272] То же с бригадиром Кравченко, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 105).

[273] То же с инж. Ермолаевым, начальником шахты 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 16).

[274] То же с партийным секретарем Ольховичем, шахта 7–8 (ранее на шахте 9), 16 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 39).

Комсомольскими приемами работы были недовольны и старые сезонные рабочие. «Зачем ты так быстро работаешь, ты за это больше не получишь, равняйся на нас», – втолковывал один бригадир комсомольцу[275]. Кессонные рабочие, выходцы из деревни с «выраженной кулацкой психологией», как отзывался о них партийный секретарь кессонной группы[276], явно враждебно относились к комсомольцам. Они опасались лишиться монополии, благодаря которой могли до сих пор безнаказанно прогуливать, во время работы пить и курить, а также предъявлять администрации требования о повышении зарплаты. Они пугали новичков, рассказывая им, что работа в кессоне ведет к импотенции[277], или повышая давление в шлюзовой камере, отчего у комсомольцев начинался шум и болевые ощущения в ушах. Опытные кессонщики советовали молодым рабочим от болей в шлюзовой камере съесть конфету или поцеловать заклепку кессона и потешались, когда комсомольцы следовали их наставлениям[278].

Интервью метростроевцев свидетельствуют об иной расстановке сил по сравнению с обычно изображаемым партией противостоянием «старых пролетариев» и пока «отсталых молодых» рабочих. Идеальный образ советского рабочего, каким он предстает перед нами в материалах бесед, сводится не столько к классово сознательному боевому пролетарию, который по возможности представляет интересы рабочих перед руководством предприятия и своим своенравным поведением угрожает выполнению производственного плана, сколько к юному «энтузиасту», который без оглядки на условия труда записывается на советскую стройку и безоговорочно выполняет решения партии и правительства. «Понятно, что в ряде мест возникло напряжение в отношениях между старыми и новыми рабочими. У старых была своя рутина, но нет этой политической дисциплины и того, что мы называем энтузиазмом», – резюмировал писатель Борис Пильняк разговор с одним из метростроевцев[279].

---

[275] То же с комсомольцем Калинником (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 314. Л. 38).

[276] То же с партийным секретарем Копейкиным, кессонная группа, 28 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 22).

[277] То же с комсомольцем Котель, кессонная группа, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 24); то же с инж. Кучеренко, начальником кессонной группы, 20 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 203–204).

[278] То же с партийным секретарем Копейкиным, кессонная группа, 28 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 22–23).

[279] То же между Борисом Пильняком и инж. Климовым, начальником контроля за качеством, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 24).

4. Концепты успешной интеграции

А) Жалобы и критика в рамках дозволенного

В большинстве исследований игнорируется или недооценивается такой фактор интеграции недовольных рабочих, как возможность легальным образом критиковать неполадки и начальство и пожаловаться на свое положение. До сих пор слишком мало обращалось внимания на роль критики снизу для стабилизации сталинского режима. В принципе каждый простой рабочий мог сместить своего начальника или даже партийного функционера, публично покритиковав его в рамках дозволенного в стенгазете или заводской многотиражке или передав «сигнал» контрольным органам (рабоче-крестьянской инспекции, комиссии по чистке, НКВД и ОГПУ).

«Большевистская критика и самокритика» со времени призыва ЦК 1928 г.[280] стала ритуальной формой социального контроля. Она призвана была предотвратить отчуждение между правительством и обществом и помогла режиму перевести недовольство плохим положением в стране на отдельные личности, которые в заданной идеологической парадигме идентифицировались как «классовые враги», «вредители» или «кулацкие элементы». Таким путем успешно маскировались структурные слабости режима и хроническая неспособность его представителей. Помимо этого, «критика и самокритика» имела важный побочный эффект, оказывая сильное давление и заставляя быть послушными функционеров и управленцев среднего и нижнего звена. Каждый должен был считаться с тем фактом, что в любой момент его могли уволить, исключить из партии или отправить в лагерь.

На критику же более высокопоставленных функционеров по принципиальным, системно обусловленным недостаткам, а также всего того, что считалось «генеральной линией» партии, было объявлено табу[281]. Дозволенная критика касалась по преимуществу следующих вопросов: размещение и снабжение рабочих, недостатки в столовых, задержки с выдачей зарплаты, ошибки при нормировке и расчете произведенных работ, «уравниловка», несоблюдение «шести условий» Сталина, бездеятельность и неспособность партийных функционеров и управленцев, недостаточное внимание к тому, как рабочие проводят свободное время, пренебрежительное отношение к спорту, политическое образование и культурные акции, «разложив-

---

[280] Шариков. 1950. С. 46.

[281] Ср. наблюдения и оценки: Citrine. 1936. P. 157–158.

шийся» образ жизни функционеров, преступные деяния администраторов, либерализм в отношении прогульщиков, заступничество за «кулацкие элементы», подавление критики.

Из этого перечня становится очевидным, что по ряду проблем, которые непосредственно касались их условий труда и быта, рабочие с помощью критики и жалоб могли вступить в бой с начальством и часто даже добиться реальных улучшений. Даже если критика была инструментализирована, т. е. режиссирована властью, она ни в коем случае не являлась очковтирательством, простой инсценировкой. Она внушала рабочим уверенность, что в отношении ряда недостатков они не будут брошены на произвол судьбы, но смогут что-то изменить, выступив на собрании, написав письмо в заводскую многотиражку, в контрольные органы или пожаловавшись в профком.

Следует, впрочем, иметь в виду при рассмотрении критики в производственной прессе или во внутренних отчетах, что она представляет собой только выборку. Публично заявленная или направленная по инстанциям критика по большей части, использовалась тем, кто ее публиковал и переправлял дальше в совершенно определенных целях и потому содержит больше информации о точке зрения публикатора, нежели о позиции рабочих. Письма рабочих с критикой и жалобами в редакции газет, в партийные, профсоюзные и комсомольские органы, которым не было дано хода, покоятся еще в архивах.

То обстоятельство, что политические задания высших инстанций (например, задачи и сроки выполнения плана) на собраниях в принципе не обсуждались, и любая дискуссия велась в определенных рамках, заранее намеченных официальными директивами, ограничивало область воздействия критики и анализа узких мест. За неполадки, ошибочные решения или неработоспособность ответственными объявлялись только непосредственные исполнители и начальство на самом предприятии, не принимая во внимание, что упущения, вероятно, в свою очередь были связаны с общими политическими заданиями. Коренные проблемы таким путем не могли быть решены. По мере того как рабочие осознавали этот факт, их интерес к «критике и самокритике» в долговременной перспективе должен был иссякнуть[282]. В первой половине 1930-х гг. участие рабочих в этой кампании было, впрочем, еще весьма оживленным.

У рабочих Метростроя имелся ряд способов подать жалобу или выступить с критикой. Самым коротким и доступным путем служи-

[282] Gorzka. 1998. S. 224–226.

ло выступление на собрании бригады, шахты или партийной организации или на так называемом производственном совещании. Даже на пленуме Моссовета, который, собственно, призван был нацелить рабочих на выполнение плановых заданий, в присутствии рабочих крупных московских заводов раздавалась массовая критика бытовых условий на строительстве метро[283]. В выступлениях на всякого рода собраниях бросается в глаза, что при выборе объектов критики ораторы ориентировались на то, что заклеймили в последней речи Сталин или Каганович. Следуя этим пунктам, можно было быть уверенным, что не скажешь ничего неверного, а ссылкой на высшие авторитеты придашь своей критике больший вес[284].

Подчас отдельные рабочие на собраниях осмеливались выступать с критикой плановых заданий, выражая сомнение в их осуществимости. Тем самым они нарушали границу политически дозволенной критики. Их позиция отвергалась как несостоятельная и «оппортунистическая», а их самих, в случае если они были коммунистами, исключали из партии[285].

Комсомольцы обращались с жалобами в первую очередь в свои комитеты комсомола[286], члены партии – в партком, прочие рабочие в профком или также часто в партком шахты или дистанции. Партийные секретари использовали эти жалобы, чтобы получить признание и авторитет среди беспартийных рабочих[287].

Вопросами трудового права на строительных участках, в центральном управлении Метростроя и в районах Москвы занимались так называемые расценочно-конфликтные комиссии. Сюда обращались рабочие, недовольные расчетом за произведенную работу или своим разрядом в тарифной сетке, либо желавшие подать апелляцию по поводу дисциплинарного взыскания или увольнения. Расценочно-тарифные комиссии принадлежали к тем учреждениям сталинского режима, которые поддерживали видимость правового государства и

---

[283] Пленум Моссовета, совместно с ударниками московских предприятий и Метростроя. Протокол 19, 16 июля 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 5. Д. 15. Л. 108, 118–120).

[284] Ср., напр.: Стенограмма 1-й партконференции Метростроя, 9 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 133. Л. 36, 52).

[285] Стенограмма беседы с Павловским, начальником железобетонных работ 4-й дистанции (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 111–112).

[286] То же с комсомолкой Моргуновой, шахта 36–37, 27 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 5–6).

[287] То же с партийным секретарем Михайловым, 3-я дистанция (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 102–103); то же с партийным секретарем Бельским, шахта 18–18 бис (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 189).

порядка. Около половины конфликтов разрешалось в пользу рабочих, другая половина – в пользу администрации[288].

Если расценочно-конфликтная комиссия признавала жалобу справедливой, она обязана была, правда, сперва достичь соглашения с руководством предприятия, что во многих случаях не удавалось. Настойчивые рабочие в таких случаях обращались в следующую инстанцию, районный народный суд, чтобы отстоять свои права. Таким способом некоторым удалось отменить неоправданное увольнение. Даже рабочие, потерявшие рабочее место из-за отказа приступить к работе или прогула, смогли доказать свою правоту, если выяснялось, что отказ от работы был обусловлен тем, что начальство отказывалось оплатить предыдущую работу, а «прогул» в действительности представлял собой отказ рабочего остаться на стройке на вторую смену[289].

Производственным газетам-многотиражкам принадлежала ведущая роль форума публичной критики. Почти в каждом номере они печатали письма-жалобы рабочих и требовали ответа от критикуемых, если те сами не реагировали в установленный срок[290]. Последнее происходило довольно часто, поскольку – по свидетельству «Ударника Метростроя» – фигурировавшие в жалобах лица «не понимали политической значимости этих сигналов» и не отдавали себе отчета, что письма рабочих являются «формой активного участия трудящихся в социалистическом строительстве» и законным видом народного контроля[291]. «На каждое письмо рабочего отвечать делом. Требовать от партийных, профсоюзных и комсомольских организаций конкретных результатов на каждое обращение рабочего корреспондента» – так звучал типичный заголовок в заводской многотиражке[292]. Если, несмотря на повторное напоминание, реакции не последовало, редакция подключала городскую комиссию партийного контроля или по меньшей мере профком Метростроя[293].

Чтобы дать рабочим понять, что их письма не пропадают бесследно, «Ударник Метростроя» регулярно сообщал о последствиях жалоб. В 1934 г. в этом издании периодически появлялась рубрика «Листок о действенности рабочих писем», занимавшая целую газетную полосу.

---

[288] Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за июль 1932 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 163. Л. 15–16).

[289] Ударник туннеля. 11 июля 1934. № 61. С. 1.

[290] Ударник Метростроя. 19 янв. 1934. № 16. С. 4.

[291] Там же. 17 сентября 1932. № 14. С. 1.

[292] Там же. 13 мая 1933. № 73. С. 3.

[293] Там же. 19 янв. 1934. № 16. С. 4.

Результаты жалоб ограничивались почти исключительно увольнением, исключением из партии, наказанием или арестом функционеров, комендантов бараков, директоров столовых, бухгалтеров и кухонного персонала[294].

Опубликованные в «Ударнике Метростроя» письма рабочих касались преимущественно условий жизни и проблемы оплаты за труд: речь шла о положении в бараках и столовых, о задержке и нерегулярной выдаче зарплаты, растратах, плохой организации труда, отсутствии спецодежды, испорченном продовольствии и долгом стоянии в очередях в кооперативный магазин или недостатке средств техники безопасности в шахтах[295].

Где только было возможно, критика обрушивалась на отдельные персоны, которых делали козлами отпущения за все неполадки. «Они здесь, конкретные виновники текучести рабочей силы» – такой подзаголовок дала редакция серии писем, в которых вновь принятые на стройку рабочие сетовали на хаотический порядок трудоустройства и жалкие жилищные условия[296]. «В ответ на происки классового врага мы усиливаем борьбу за образцовую столовую. Дезорганизаторы питания рабочих должны быть изгнаны»[297], – так звучала режиссированная в духе классовой борьбы критика работы столовых[298].

В случае серьезных упущений и при подозрении на совершение преступления рабочие обращались в рабоче-крестьянскую инспекцию, прося проверить работу отдела или деятельность отдельного функционера[299], или же писали заявления в прокуратуру[300]. В рабоче-крестьянской инспекции имелись собственные бюро жалоб, которые после ликвидации этого органа в марте 1934 г. перешли в ведение профсоюзов[301]. В профсоюзной системе действовал также «рабочий контроль»: речь при этом шла о рабочих, которые по заданию профкома инспектировали кооперативные магазины и столовые[302].

Примером того, что вопрос с жалобами решался ни в коем случае не по объективным показателям, а по политическим мотивам, является случай с техником Тюковым. В апреле 1934 г. в газете шах-

[294] Ударник Метростроя. 19 янв. 1934. № 16. С. 4.

[295] Там же.

[296] Там же. 25 июня 1933. № 109. С. 2.

[297] Там же. 26 сент. 1933. № 186. С. 2.

[298] Об инструментализации критики на примере работы столовых см. Гл. III. 6.

[299] Ударник Метростроя. 14 мая 1934. № 74. С. 4; 5 окт. 1933. № 194. С. 4.

[300] Там же. 16 сент. 1934. № 139. С. 3.

[301] Там же. 14 марта 1934. № 60. С. 2.

[302] Дневник рабочего-армировщика Сысоева, шахта 20. Запись о пленуме профкома шахты от 17 июня 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 320. Л. 4–7).

ты 13–14 товарищи по работе обвинили его в плохой работе системы подачи сжатого воздуха, за которую он отвечал. По этой причине он был уволен и к тому же разоблачен как кулацкий сын. Газета шахты писала по этому поводу:

«Этот случай показывает, что у нас еще не всегда классовая бдительность на достаточном уровне. Может быть, на нашей шахте не один Тюков? Рабочие нашей шахты, строя метро, должны не забывать о том, что классовый враг еще не сдался. Он еще продолжает орудовать втихомолку, творя свое грязное дело. Товарищи шахтеры! Зорко смотрите, кто с вами работает. Гоните Тюковых, они срывают нашу работу»[303].

Тюков был исключен из профсоюза, но, несмотря на это, обратился в бюро жалоб районного совета профсоюзов и потребовал восстановления на работе. Хотя выдвинутые против него обвинения были признаны необоснованными, жалоба его была отклонена, а отсутствие доказательств приписали «невнимательности» ответственных лиц на шахте:

«[...] Жалобщик гр. Тюков был снят с работы как классово чуждый элемент за разложение механического цеха. При разборе дела выяснилось, что гр. Тюков хотя и служил в Красной армии, но это не дает ему права как, сыну кулака пребывать на работе в Метрострое, как на одном из важнейших участков социалистического строительства, так как по самопризнанию самого же Тюкова, отец его имел до революции более ста десятин земли, от которого он не был отделен и до момента раскулачивания, т. е. до 1929 г. Земельный надел Тюкова в деревне находился в распоряжении его отца, что служит бесспорным признаком неразрывной его связи с отцом. Связь жалобщика с кулаком-отцом подтверждается еще и тем, что после его раскулачивания брат и сестра неизвестными путями пробрались для работы на Метрострой в соседнюю шахту № 18, где занимались злоупотреблением, и об их пребывании в шахте жалобщик знал и никому об их социальном происхождении не сообщал, а также знал и знает о месте жительства своего отца с момента раскулачивания и по настоящее время. Что же касается разложения Тюковым работы механического цеха, то в этом случае никаких признаков, кроме голословных данных, приведенных работниками шахты, не имеется, но это характеризует невнимательное отношение треугольника шахты к необходимости фиксировать все могущие иметь место случаи

303 Вырезка из газеты «За станцию Дзержинского», апр. 1934 (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 9 Д. 5. Л. 33).

вредительства со стороны отдельных лиц, невзирая на их служебное положение, и своевременно принимать меры к расследованию и преданию виновных производственно-товарищескому или Народному суду»[304].

Критика в большевистском понимании включала и самокритику. «Самокритика» не обязательно означала, что критиковали самих себя, могло случиться и так, что в ходе ее доносили на других в своем звене или бригаде как на бездельников и дезорганизаторов[305]. Как правило, она не была направлена сверху вниз, т. е. функционеры не отвечали перед рабочими за допущенные ошибки, скорее она выступала в роли типичного элемента общения с вышестоящими партийными инстанциями. В 1934 г. прежде всего среди партийных функционеров наблюдался подлинный культ самокритики. Хорошим тоном и само собой разумеющейся манерой для послушного подданного, для которого все высказывания партийного начальства являлись абсолютной истиной, было не обосновывать или самоуверенно оправдывать свою деятельность, а соглашаться с критикой сверху или, еще лучше, поспешить с критикой по собственному адресу. Таким способом демонстрировали безусловное подчинение и передавали себя в полное распоряжение начальства, даже предлагая применить к себе административные санкции. Когда функционеры пытались оправдать свою критичную манеру поведения на партийных собраниях, их за это принципиально осуждали. Это считалось грубым нарушением правил общения внутри партии[306].

«Все же, несмотря на некоторое улучшение партийно-массовой работы, эту работу на шахте нельзя назвать удовлетворительной, и совершенно правильным является решение последнего Пленума МК партии по метро, где признается работа парторганизаций и каждого коммуниста в отдельности неудовлетворительной. Эта формулировка целиком относится и к нашей парторганизации. Это решение Пленума МК ко многому обязывает каждого коммуниста и руководство парторганизации. Получив такой документ от Пленума МК партии, парторганизация крепко проработала его среди коммунистов. В ближайшие дни намечено провести вторичное собрание парторганизации

---

[304] Бюро жалоб при Дзержинском райпрофсовете. Протокол, 5 мая 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 9. Д. 5. Л. 35).

[305] Стенограмма беседы с партийным секретарем Власовым, шахта 15, 10 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 85).

[306] Как недавно установлено по документам Политбюро, этот ритуал не был только игрой для общества, но практиковался и в узком кругу высшего руководства партии (Getty. 1999. P. 49–70).

с проверкой, как коммунисты на своем участке, где они находятся, практически осуществляют решение последнего Пленума МК партии, как коммунисты действительно показывают авангардную роль на производстве. Нужно сказать, что решение последнего Пленума МК партии о метро еще слабо выполняется парторганизацией нашей шахты»[307].

Подавление «критики и самокритики» считалось тяжелым проступком не только для партийных функционеров, но и для руководящего состава предприятий. Инженеры, правда, постоянно пытались надавить на коллег, посылавших на них материал в газеты, но вынуждены были считаться с тем, что их могли привлечь за это к ответственности[308].

Б) Групповое осознание себя «метростроевцами» и коллективные выступления (акционизм)

В значительной мере как мотивация комсомольцев, так и сотрудничество рабочих с режимом и их интеграция основывались на успешно формировавшемся групповом осознании себя «метростроевцами». У комсомольцев этот фактор играл важную роль, для остальных рабочих его нельзя выразить количественными параметрами. С уверенностью можно сказать, что трудовой коллектив Метростроя не был монолитным единодушным сообществом гордых метростроевцев, каким его изображала пропаганда и каким он представал в интервью с комсомольцами, ударниками и функционерами, которые действительно верили в это. Но при всех оговорках, связанных с доступным автору источниковым материалом, можно исходить из того, что проблема самосознания «метростроевцев» не сводится к выставленному напоказ дискурсу немногих лиц. Даже не будучи «энтузиастом» и не принося себя в жертву – равно как не отказываясь совершенно от «своенравной» модели поведения, – рабочие смогли развить идентичность «метростроевца», которая, впрочем, не была единственной. Так, некоторые, по всей вероятности, чувствовали себя связанными с коллективом и строительством, так что были в большей степени гото-

---

[307] Стенограмма беседы с партийным секретарем Власовым, шахта 15, 10 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 87–88).

[308] Уполномоченный МГКК РКИ Золотов – заместителю председателя МГКК РКИ Комиссарову. Отчет о деятельности геодезического отдела Метростроя, б/д [1933] (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 680. Л. 60). Ср.: Стенограмма беседы с партийным секретарем Михайловым, 3-я дистанция, 28 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 274. Л. 47).

вы к достижениям и трудностям. Сооружение метро, в конце концов, было не рядовой стройкой, а классическим престижным проектом 1930-х гг. Формированию общего группового сознания способствовала относительно единая возрастная структура рабочих: Метрострой являлся предприятием, на котором ощутимо преобладали юноши и молодые мужчины. Средний возраст рабочих составлял 23 года[309].

Уполномоченный по кадрам при руководстве Метростроя Кузнецов, сотрудник ОГПУ, побывавший на множестве заводов и строек, свидетельствовал, что строителям метро был присущ больший энтузиазм, чем другим рабочим, с которыми ему приходилось иметь дело, и объяснял это тем, что метростроевцы ощущали «исключительность стройки» и значение метрополитена. На других стройках или заводах при задержке зарплаты рабочие толпами осаждали профком предприятия и много шумели; метростроевцы стойко переносили затяжку выдачи денег и тяжелые условия труда. Звучали отдельные выражения недовольства, но массовых акций не случалось[310].

Подобные высказывания звучали и из уст самих рабочих. «Где-нибудь еще, на другой стройке, я бы не стала так делать. Однако здесь мы строим первое метро в Советском Союзе и хотим показать его загранице», – отвечала одна бетонщица, член комсомола, на вопрос, что она чувствовала при такой тяжелой работе[311]. «Я уже много проработал на производстве, но таких рабочих, как здесь, еще никогда не встречал, это прочная, спаянная семья. Они все кажутся мне героями – я говорю это совершенно серьезно», – так отзывался начальник шахты 12 о своих подчиненных[312]. Разумеется, речь при этом шла о комсомольской шахте, и в таких выражениях до некоторой степени желаемое выдавалось за действительность. Но вполне заслуживает доверия тот факт, что метро в силу его особенностей высвобождало силы, не находившие себе применения где-либо еще. Многие из тех, кто поначалу хотел сбежать со стройки и лишь под влиянием долгих уговоров решил остаться, спустя несколько недель настолько иден-

---

309 Вечерняя Москва. 31 авг. 1934. С. 2. Цит. по: Wolf. 1994. P. 171.

310 Стенограмма беседы с Кузнецовым, уполномоченным по кадровым вопросам Метростроя, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 58–59).

311 То же с комсомолкой Занегиной, 1-я дистанция (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 153).

312 То же с инж. Тягнибеда, начальником шахты 12, 22 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 107). Ср.: То же с бригадиром Бакулиным, 8-я дистанция, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 183): «За всю свою жизнь я еще не видел коллектива со столь здоровой атмосферой, как здесь».

тифицировали себя со строительством, что больше не думали о побеге[313].

Уже в 1934 г. некоторые осознали, что на строительстве метро можно получить орден, тогда как на заводах подобные настроения были слабо выражены[314]. Чувству гордости за свое дело способствовало и то, что союзная пресса уделяла строительству метро повышенное внимание и что в эту кампанию были вовлечены высшие партийные деятели[315]. Случалось, что мобилизованные с фабрик рабочие спустя некоторое время посещали свой прежний партком как метростроевцы и заявляли: «Поосторожнее обходитесь с нами, мы теперь шахтеры»[316]. Олицетворением метростроевца стал проходчик, работавший в штольне с отбойным молотком. Для тех, кто идентифицировал себя с метро, это была самая желанная профессия, тогда как на другие работы, такие как транспортировка и укладка вынутого грунта, они соглашались с неохотой[317].

Командированные на строительство партийные секретари разъясняли своим рабочим метрополитен как целостную систему, чтобы те осознали, что они строят, и приглашали архитекторов для показа рабочим моделей будущих станций[318]. Становлению группового сознания способствовал также хороший стиль руководства людьми: «Инженер Баранов смог сплотить коллектив. Мы жили как одна семья, как единый коллектив», – восхищался один плотник стилем работы на 8-й дистанции[319].

Для ряда рабочих, в первую очередь для юных комсомолок, стройка стала своего рода бегством от повседневной действительности. Молодые женщины говорили в своих интервью, что отдавали своих детей бабушке с дедушкой или тете, теряли из виду друзей и знакомых и почти все свое свободное время проводили на стройке. Все дружеские чувства и связи концентрировались на строительстве.

---

313 То же с комсомолкой Дешчевой, шахта 9, 1 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 47).

314 То же с комсомольцем Милашевичем, шахта 12, 27 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 14).

315 То же с бригадиром Плисс, шахта 31–32 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 148).

316 То же с партийным секретарем Фельдманом, шахта 10–11, 16 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 35).

317 То же с инж. Соловьевым, руководителем советского проходческого щита, 1 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 178).

318 То же с парторгом 8-й дистанция (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 132).

319 То же с плотником Уральским, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 342. Л. 274).

Со своими коллегами и в нерабочее время у них находилось больше пищи для разговора, чем с другими людьми[320]. Одна комсомолка, против воли мужа устроившаяся на строительство метро, так описывала начало своей служебной и комсомольской карьеры:

«У меня есть сын четырех с половиной лет. Его воспитывает сестра моей матери, чтобы он не мешал мне в общественной работе и на производстве. Домашним хозяйством я не занимаюсь. [...] Когда я прихожу домой в 8 часов утра, мой муж уже на службе, и я сплю, пока не высплюсь. Часто и свободное время я провожу на шахте. [...]

Я сама не могу сказать, почему хожу туда. Иногда я остаюсь дома, и мне нечем заняться. Куда пойти? Ты забываешь всех знакомых и родственников и идешь на шахту. Приходишь в ячейку, идешь в комитет шахты, в контору. [...] Раньше, когда я работала на фабрике, так не было, после работы я сразу шла домой»[321].

Шахта и для других служила заменой семьи или местом общения:

«С тех пор, как поступила на шахту, я все время провожу на шахте. Выйдешь из шахты, пойдешь в столовую, потом опять зайдешь в ячейку, там какое-нибудь заседание, собрание или политзанятия»[322].

«Я не могла (находилась на больничном листе. – *Д. Н.*) работать, но каждый день приходила на шахту. Дома мне скучно, я не нахожу себе места. Когда я прихожу на шахту, я слышу знакомые голоса, смех юношей и девушек, сливающийся воедино. Там звучит украинская песня, и мне становится легче на сердце, как будто я нахожусь в каком-то другом мире»[323].

К чертам группового сознания метростроевцев в известной мере принадлежали также готовность к активным действиям (акционизм) и фамильярность. На стройках первых пятилеток в этом не было ничего необычного[324]. Работали не как на нормальной стройке или заводе, но находились в «боеготовности». У некоторых мобилизация началась с того, что они без всякой необходимости вскакивали с постели и посреди ночи бежали в райком партии, чтобы узнать, от-

---

[320] Стенограмма беседы со сменным техником Каменецкой, шахта 10–11, 2 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 143–144). То же комсомолкой Копосовой, шахта 13–14 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 10).

[321] То же с комсомолкой Сухановой, шахта 10–11, 25 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 123–124).

[322] То же с комсомолкой Копосовой, шахта 13–14 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 10).

[323] Дневник метростроевки К. Н. Дурасовой, шахта 7 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 449. Л. 28).

[324] Ср.: Kotkin. 1995. P. 91–92.

командировали ли их на Метрострой[325]. Хрущев и Каганович также любили созывать совещания по ночам или лично явиться на место, чтобы проследить за ходом работ[326]. Такой образ действий повышал сознание «востребованности» и готовность к свершениям. Каждый на себе ощущал то исключительное положение, в котором находилось строительство метро.

За акционизмом по преимуществу стояли члены партии и комсомола. На стройплощадках они постоянно размещали открытые письма, транспаранты, плакаты или «молнии» (листовки с указанием текущих неполадок или ошибок) с целью ускорить темпы строительства или устранить недостатки. Злободневная работа, с которой следовало по возможности быстрее справляться, направив на нее всю энергию всегда была «решающим» участком[327].

Успехи также инсценировались в акционистском стиле. Когда шахта 17 и 18 соединили свои штольни, руководство решило послать делегацию в партком Метростроя, где как раз проходило заседание. Рабочие пришли сюда в грязных спецовках, отрапортовали о соединении штолен и пригласили всех присутствовавших на «митинг» в шахте. Партком прервал свое заседание и отправился в шахту. Здесь присутствовали полный состав парткома, руководство Метростроя и все начальники других шахт. Абакумов лично пробрался через пролом, позволил себя сфотографировать и затем выступил с речью[328].

Зачастую активность рабочих приобретала черты хулиганства, которое современниками в смягченной форме именовалось «партизанщиной». Когда на 5-й дистанции срочно потребовалось помещение для конторы, размещенной во временной обстановке, рабочие ночью направились в парикмахерскую, выбросили парикмахера на улицу и заняли помещение для своего управления[329]. Рабочие шахты 33–35 самовольно вселились в освобожденный от жильцов дом на Арбатской пл., сломав окна и двери, так что в конце концов пришлось

---

[325] Стенограмма беседы с партийным секретарем Михайловым, 3-я дистанция (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 89).

[326] То же с инж. Гоцеридзе, начальником шахты 21–21 бис (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 189). Ср.: То же с комсомольским секретарем Шашириным, 21 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 125).

[327] То же с партийным секретарем Федьдманом, шахта 10–11, 25 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 66).

[328] То же с комсомольцем Хохряковым, шахта 17, 9 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 18).

[329] То же с начальником участка Бутми, 5-я дистанция, 26 июня 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 274. Л. 21).

вмешаться милиции и виновные предстали перед судом[330]. На шахте 12 в январе 1935 г. группа рабочих третьего участка с кулаками, лопатами и трамбовками набросилась на рабочих второго участка, чтобы отнять у них вагонетку с бетоном. Только когда дежурный вызвал вооруженную охрану НКВД, нападавшие скрылись[331].

В) Метрострой как «война»

Описанный выше акционизм может быть интерпретирован в более широком контексте, с помощью которого можно лучше понять и другие формы поведения в Советском Союзе 1930-х гг., а именно в контексте искусственно насаждаемого культа внутреннего военного положения, охватившего все сферы жизни СССР, но особенно отчетливо выраженного на строительстве метро. По свидетельству тогдашних иностранных наблюдателей, со времени первой пятилетки Советский Союз де факто находился на чрезвычайном положении. Клаус Менерт, многие годы проведший в среде советской молодежи, так обобщил в 1932 г. свои наблюдения:

«Советский Союз находится на военном положении. Под воздействием атмосферы в России каждый наблюдатель вспомнит 1917–1918 гг. в Германии. Борются, страдают и верят в победу. Такое чувство, что находишься в осажденной крепости, и растущие на этой основе настроения борьбы постоянно подпитываются руководством страны, поскольку создание и использование напряженности в Советском Союзе является хорошо просчитанным средством государственной политики»[332].

После негероической буржуазности периода нэпа с началом первых пятилеток снова возродились традиции гражданской войны, боевитости и военного настроя. Сила коммунистов заключалась в этосе борцов, который они сами себе создали и который покоился на мифе об успешном построении коммунизма, не взирая на враждебное окружение[333].

«Серое, повседневное, негероическое, то, что у нас затрудняло возвращение к буржуазной жизни столь многих молодых немецких участников войны, что подвигало их вступать в добровольческие корпуса, эмигрировать из страны, устраивать противоправительственные заговоры и что в России у бесчисленных комсомольцев созда-

---

330 Абакумов. Приказ № 144, 4 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 205. Л. 11).

331 Ударник щита. 17 янв. 1935. № 57. С. 2 с карикатурой.

332 Mehnert. 1932. S. 20.

333 Ibid. S. 90.

вало впечатление, будто с новой экономической политикой преданы идеалы революции, – все это с началом пятилетки было окончательно преодолено»[334].

Год спустя Менерт говорил даже – в передаче Эрнста Юнгера[335], – что Советский Союз «стал страной классической "всеобщей мобилизации"»[336]. Подобные оценки содержатся и в воспоминаниях Джона Скотта, американского рабочего, трудившегося на строительстве горнометаллургического комбината в Магнитогорске:

«Но примерно с 1931 г. Советский Союз находился в состоянии войны, и народ исходил потом, кровью и слезами. Людей ранили и убивали, женщины и дети замерзали, миллионы голодали, тысячи были отданы под суд военного трибунала и расстреляны во время похода за коллективизацию и индустриализацию. Я готов держать пари, что борьба России за железо и сталь причинила больше потерь, чем битва на Марне в Первой мировой войне. На всем протяжении 1930-х гг. русский народ находился в состоянии войны – войны индустриальной. В Магнитогорске я очутился в эпицентре этой битвы. Я был мобилизован на железный и стальной фронт. Десятки тысяч вынуждены были терпеть жестокие лишения на строительстве доменных печей; многие принимали их на себя добровольно и с безграничным воодушевлением, которое захватило с первых дней и меня»[337].

Состояние войны не было только одной из форм внутренней мобилизации. В эти годы советское руководство совершенно сознательно разжигало страхи по поводу заграничной интервенции. Пропаганда внушала, что СССР со всех сторон окружен врагами: на востоке угрожали японцы, на западе – Гитлер и капиталисты, внутренним врагом являлись саботажники и кулаки[338]. Военную атмосферу подметил в 1935 г. и один французский обозреватель, посетивший Светский Союз:

---

334 Mehnert. 1932. S. 75.

335 Ср.: Jünger. 1932. В своем сочинении Юнгер полемизирует с техническим миром и предлагает ему альтернативу в духе собственного военного переживания. Работа является в чистом виде манифестом жизни, всеобъемлюще рационализированной и технизированной с помощью "всеобщей мобилизации", которая функционализирует жизнь в целом (Kindlers Literaturlexikon, Bd. 8. S. 937–939).

336 Mehnert. Sport. 1933/34. S. 360. На связь советского «хозяйственного фронта» и «всеобщей мобилизации» Юнгера обратил недавно внимание и Карл Шлёгель (Schlögel. Landschaft. 1998).

337 Scott. Jenseits des Ural. 1944. S. 12.

338 Duranty. 1935. P. 314. Автор на протяжении многих лет работал собственным корреспондентом газеты «Нью-Йорк Таймс». Его корреспонденции явно пропитаны духом советской пропаганды. Он не признавал голода 1931 г. и одобрял московские показательные процессы.

«Война не является здесь чем-то абстрактным. Ее рассматривают как неизбежную и близкую. Лихорадочно работают, чтобы быть готовым к ней. Готовятся во всех сферах. Нация в целом находится в состоянии перманентной мобилизации, и вся молодежь милитаризована. В школах выполняют упражнения по защите от газовой атаки, совершают марши и проводят маневры. "Пионеры" маршируют в ногу, молодые коммунисты образуют своего рода резервную армию»[339].

Дети с младенчества воспитывались для борьбы и войны, ученики средней школы упражнялись в ориентировке на местности и в стрельбе, на каждом шагу, в школах, вокзалах и ресторанах виднелись наглядные пособия с рисунками военной техники, сообщал в 1934 г. другой француз и описывал положение в Советском Союзе как «генеральную мобилизацию», сравнимую с состоянием во Франции в годы Первой мировой войны[340]. В домах и на предприятиях собирали деньги на оборону страны[341].

О мотивирующей силе чувства непосредственной опасности извне вспоминал также в своих мемуарах Лев Копелев. Летом 1932 г. – Копелев работал тогда редактором многотиражной газеты на Харьковском паровозостроительном заводе – он пережил учебную всеобщую мобилизацию. Было объявлено, что японцы и румыны перешли границу. Только несколько часов спустя мужчинам объяснили, что речь шла об учебной тревоге:

«В эти часы меня охватило лихорадочное, тревожное и в то же время радостное возбуждение, подобное тому, что я пережил девять лет спустя 22 июня 1941 г. Наконец-то война. Та неизбежная война, которой мы так долго ждали. Она будет ужасной, принесет с собой несчастье и нужду. Но с ней все становится ясно: за что борются, для чего живут и умирают, кто твой враг и кто друг... И потом, конечно: мы победим! Радостное живое любопытство было сильнее всех страхов. Спустя четыре дня учебная мобилизация закончилась. Призванные вновь вернулись в цеха. Но война тем менее казалась неизбежной и близкой. В не меньшей степени верили мы в мировую революцию. Ее начала мы ожидали, скорее всего, в Германии»[342].

Вскоре Копелева послали на уборку урожая в деревню, где он выступал с речами, разъясняя крестьянам, что Советский Союз окружен врагами, которые только того и ждут, чтобы напасть и разграбить

---

339 Motus. 1936. P. 59.

340 Membré. 1934. P. 38, 42–46.

341 Доклад Адольфа Лане в МИД Германии о своих впечатлениях в Москве, 25.11.1931. PA AA, Botschaft Moskau 68.

342 Kopelew. 1979. S. 282–283.

СССР. «И потому мы должны напрячь все силы, безусловно выполнить план, поэтому нам небходимо зерно»[343]. В годы коллективизации и индустриализации советское руководство сознательно использовало ментальные мотивы гражданской войны. Гражданская война – в еще большей степени, чем революция – была мифологизирована, этим мифом ее участники жили еще многие годы, и от него шло представление о вездесущих врагах, а также о насилии и убийстве как радикальном способе решения проблем[344]. Оживление настроений борьбы в конце 1920-х гг. вызвало сильный резонанс прежде всего в комсомоле. Многие юноши, бывшие в годы революции и гражданской войны детьми, мечтали о собственных подвигах[345]. Вдохновленные примером поколения отцов, они также испытывали потребность проявить себя в борьбе за дело большевистской партии. Такая проверка была возможна только на стройках первой пятилетки, например на строительстве метро. Этот фактор отчетливо проступает при анализе мотивов, которыми руководствовались комсомольцы, подавшие заявления на работу в Метрострое[346]. Кроме того, этот фактор обладал такой мощью воздействия, которую нельзя недооценивать при изучении сталинской системы с ее радикализмом и готовностью применить насилие.

Влияние Гражданской войны на ментальность персонажей нашего исследования улавливается и по биографическим материалам[347]. Из биографий партийных функционеров Метростроя выясняется, что это поколение пережило начало социального взлета в годы гражданской войны. Простые необразованные рабочие и сельские жители, в годы Гражданской войны они превратились в комиссаров, командиров Красной армии или партийных активистов. Эта война наложила на них свой отпечаток, не говоря о том, что они, как правило, служили еще солдатами в годы Первой мировой войны. Благодаря войне они достигли ключевых постов и остались людьми милитаристского склада.

До мировой и гражданской войн эти люди были ничем, теперь же они вдруг стали распоряжаться жизнями многих других. Этот опыт отразился на их поведенческой манере позднее при «строительстве социализма». Состояние «на войне» и внутреннюю потребность

343 Kopelew. 1979. S. 296.

344 Ср.: Plaggenborg. Gewalt. 1996. S. 421–422.

345 Ср.: Tagebuch aus Moskau. 1996. S. 23; Plaggenborg. Gewalt. 1996. S. 426–429; Fitzpatrick. Legacy of the Civil War. 1989. P. 385–398, 396.

346 См. Гл. IV. 2A.

347 Обзор источников о биографиях метростроевцев см. Гл. IV. 2Б.

«борьбы» они через время пронесли с собой, тем более что эта модель приветствовалась режимом как идеальная. Когда спустя годы они оказались вознесены на руководящие средние и высшие посты в учреждениях и хозяйственных организациях с их весьма посредственным образованием и столкнулись с ситуацией, что из-за собственной неспособности и дефектов системы дела шли не так, как предусматривалось, они не могли предложить других мер воздействия, кроме разоблачения «врагов» и «саботажников» и борьбы с теми, кто якобы задерживал социалистическое строительство.

Одному немцу, посетившему в 1932 г. СССР, бросилось в глаза, что на улицах Москвы много вооруженных людей. Речь при этом шла не столько о солдатах, сколько о членах партии и комсомола, которые по образцу гражданской войны разгуливали с револьвером за поясом:

«Ни в одном другом городе мира нельзя видеть столько оружия, а именно револьверов. Его специфическое значение для меня стало очевидным только за поясом членов правящей здесь партии. Револьвер стал оружием классовой борьбы, ради которой советский режим, как представляется, напрягает все силы в беспрестанном состоянии готовности [...]

На любой улице, в каждой группе людей можно заметить, как под русской рубашкой одного или кожаной курткой его соседа вдруг висит более-менее тяжелый револьвер. Это члены партии, которые демонстрируют прежде всего народу свою привилегию на ношение оружия, и даже у 18-летних комсомольцев я заметил носимый под одеждой револьвер!»[348]

«В Советском Союзе важен образ солдата. Это фигура, с которой в принципе связано все. [...] Солдат настолько стал прототипом всей страны, что его нельзя однозначно выделить из остального населения. Солдаты и после окончания срока службы продолжали носить свои шинели и знаки различия. Члены комсомола и коммунистической партии в покрое своей одежды подражали армейской форме и с удовольствием носили револьверы под блузами и кожаными куртками. Повседневно наблюдаемой картиной жизни Москвы стали молодые рабочие с ружьями, возвращающиеся со стрельбища»[349].

В 1930-е гг. в нарастающем объеме происходила милитаризация и условий труда: заработок и трудовые нормы практически стали слу-

---

[348] Kramer. 1933. S. 30–31.

[349] Ibid. S. 57–58.

жебным предписанием, производственные задания давались как боевые приказы. От рабочих требовали – по крайней мере теоретически – строгой дисциплины, а рабочую силу по указаниям администрации или партийных органов «мобилизовали» или перемещали в приказном порядке[350]. Пропаганда развивала параллельно на стройках и заводах культ героев. Герою войны соответствовал теперь «герой труда».

Строительство Московского метрополитена с его экстремальными условиями блестяще подходило на роль заменителя войны, и потому партийным руководством стилизовалось в этом духе, что ощущали многие метростроевцы. В своей речи на открытии метро 14 мая 1935 г. Каганович охарактеризовал строительство метро как часть большой войны против отсталости страны и всех внутренних и внешних врагов:

«Мы, коммунисты, знаем, что ни один класс добровольно не расстанется с властью, и мы начали войну против старого мира. [...] Мы боролись в октябрьские дни, потом в гражданской войне, мы сражались против интервентов и кулаков, против экономической и культурной отсталости страны, за новое строительство нашей страны, против оппортунистов в нашей среде. [...] Московский метрополитен является одним из этапов этой большой войны, которую вы ведем уже на протяжении десятилетий, и прежде всего в последние годы. Мы боремся за новое общество людей, мы боремся за новые права человека, мы боремся против эксплуатации, против рабства, за сознательный добровольный труд на благо всего коллектива. [...]»[351]

«Мы боремся против природы, против плохих грунтов под Москвой. Московская геология проявила себя как дореволюционная (*смех*), она не симпатизирует большевикам, она ставит себя против нас»[352].

Этот образ соответствовал, прежде всего, самосознанию комсомольцев. В комсомольском журнале «Молодой большевик» труд метростроевцев в шахтах был приравнен к подвигам героев гражданской войны:

«Когда [...] приходят в штольню и слышат оглушающий грохот отбойного молотка, нахлынут воспоминания о пережитом из гражданской войны, проводят сравнения. Здесь, под землей, на глубине двадцать метров, тоже фронт, фронт социалистической ударной стройки.

---

[350] Ср.: Hackenberg. 1978. S. 159.

[351] Каганович. Победа метрополитена. 1935. С. 4.

[352] Там же. С. 7. Ср.: Ryklin. Die beste Metro. 1997. S. 51.

[...] Хотя здесь нет ружей, патронташей и боевой выкладки, а отбойные молотки, кирки, лопаты... Однако в штольнях царит та же напряженная атмосфера. Люди преданы своему делу, чувствуют высокую ответственность. Есть геройство. Есть герои – ударники-комсомольцы, которые поставлены на решающие участки. Они штурмуют спрессованные столетиями слои глины, камня и гранита»[353].

«В шахтах и штольнях сейчас сконцентрирована мощная сила. Здесь собрана армия из почти 15 тыс. комсомольцев! С фабрик и заводов Москвы идут последние сотни на Метрострой»[354].

О войне с природой за год до речи Кагановича сочинил патетические строки Василий Лебедев-Кумач, работавший на Метрострое[355]:

ПОБЕЖДАЛИ И ПОБЕДИМ!

В Москве под землей кипит война, –
Война человека с природой.
Природа – капризна, природа – сильна.
Победу застопорить хочет она
Плывучей песчаной породой.
Плывун наступает тысячью тонн...

Бетонщик! Дерись геройски.
Должен везде победить бетон
Плывунов текучее войско.
Работа твоя не утонет.
Ударно грунт подавай «на-гора».
Бетонщик победу твою забетонит.
Недаром мы побеждать мастера.
Всюду, где б мы ни боролись,
Нас осеняло победы крыло.
Штурмуем мы стратосферу и полюс, –
Нам ли в срок не построить метро?!

В высокой степени милитаризован был не только язык пропаганды, функционеров и литераторов, но и лексика самих метростроевцев. Повсюду боролись, штурмовали, открывали фронты, обнаруживали и побеждали врага, отправлялись в походы, выигрывали

353 Тер. 1933. С. 49.
354 Там же. С. 53.
355 Ударник Метростроя. 18 мая 1934. № 114. С. 3.

битвы. «Я солдат и не оставлю поле битвы», – воскликнул инженер Ющенко, когда на 8-й дистанции обрушилась часть тоннеля и начальство потребовало, чтобы тот как отец семейства покинул опасную зону[356]. На совещании начальников строительных объектов в декабре 1932 г. по поводу организации руководства один из выступавших сравнил центральный аппарат Метростроя с «Генеральным штабом», себя самого – с «командиром», а рабочих – с «простыми солдатами». В связи с введением системы единоначалия другой оратор употребил сравнение с Цусимским морским сражением[357]. «Во второй раз комсомол выдержал испытание на трудовом фронте, как и на боевом фронте», – высказался один комсомолец в своем «рапорте» по случаю соединения двух шахт[358]. Потерю рабочего из-за болезни или травмы метростроевцы обозначали в интервью выражением «выйти из строя», которое обычно применялось по отношению к машинам (синоним «сломаться») или военном контексте («утратить боеготовность»)[359].

Язык был все же только внешним выражением действий и мыслей. Вся работа Метростроя была построена в милитаристском стиле. Начальник 8-й дистанции в речи требовал от своих рабочих трудиться «по-военному»[360]. «Вот с кем на фронт идти, вот с кем в бой идти. Метро – это готовый к бою корпус», – так отзывался о метростроевцах один старый командир Красной армии, работавший на строительстве метро[361]. «Скажу откровенно, это была горячая, настоящая фронтовая работа, и тут мне помогли военные навыки. Я знал, что надо создать в своем управлении подобие военного штаба», – вспоминал начальник каменоломного хозяйства, добровольцем отправившийся на Первую мировую войну и ставший вслед за тем участником гражданской войны. Чувство, которое охватило его, когда он впервые

---

[356] Стенограмма беседы с инж. Фрадкиным, начальником 8-й дистанции, 12 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 113).

[357] Оргбюро парткома Метростроя. Стенограмма совещания о результатах митинга начальников строек, б/д [декабрь 1932 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 24. Л. 1–3). Указание на Цусимсую битву довольно двусмысленно, поскольку в этом сражении 27 мая 1905 г. российский флот в бою против японской эскадры был наголову разгромлен.

[358] Стенограмма беседы с бригадиром Грибановским, шахта 18, 7 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 112).

[359] См., напр.: Стенограмма вечера воспоминаний по случаю Международного женского дня, 8 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 267. Л. 54).

[360] Стенограмма беседы с бригадиром Захаровым, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 120).

[361] То же с председателем профкома Метростроя Осиповым (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 116).

проехал в вагоне метро, он сравнивал с «тем чувством, которое приносила победа на фронте»[362].

Некоторые комсомольцы вводили в жилых бараках настоящий казарменный режим. Они установили правила поведения в комнатах, избирали старосту и штрафовали каждого, кто нарушал эти правила, например курил в комнате. «Мы начали драться за то, чтобы нам дали одинаковые одеяла, наволочки и расставили все койки как в казармах Красной армии – по линейке. Если войти в нашу комнату, то можно сказать что здесь живут не комсомольцы, а красноармейцы. Все одинаково, все под один цвет»[363].

В обстановку военного положения, которая ощутимо окружала их на каждом шагу и оказывала мощное воздействие, были искусственно вовлечены и «нормальные» рабочие. Каким образом они относились к этой «войне», в какое мере перенимали дискурс «борьбы», заражались ли милитаристской мотивацией или воспринимали ее как назойливую, докучную инсценировку, на основе имеющихся источников нельзя судить однозначно[364]. Масштаб распространения «своенравных» моделей поведения и техники уклонения от императивов эпохи, которые были присущи значительной части метростроевцев, свидетельствует – в соответствии с последними данными из докладов партийных органов и сводок ОГПУ о настроениях советских людей[365] – о том, что сталинская пропаганда даже на Метрострое имела весьма ограниченное воздействие на те слои, которые не относились к опорам режима.

Многие из описанных выше поведенческих моделей комсомольцев, функционеров и руководящего персонала возможно точнее объяснить с помощью модели искусственного создания обстановки военного времени. Одновременно становится более понятным, почему порыв советского строительства исчерпал себя после эпохи первых пятилеток и Второй мировой войны. Обстановка окруженного со всех сторон врагами военного лагеря, правда, на короткий срок позволила высвободить невиданную энергию, мобилизовать силы и потребовать жертв от людей, что в нормальных условиях мирного вре-

---

[362] Стенограмма беседы с Л. К. Гордоном, начальником каменоломного хозяйства Метростроя (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 28, 34–35).

[363] То же с комсомольцем Косадуровым, 3-я дистанция, 28 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 274. Л. 113).

[364] Истолкование и оценка нарративных источников по вопросу о том, как широкие слои населения переживали обстановку искусственного военного положения 1930-х гг. и как она воздействовала на советских людей, является задачей для будущих исследователей.

[365] См.: Davies. Popular Opinion. 1997. P. 183.

мени не было бы возможно. Мобилизация сил и концентрация воли к действию требовали, впрочем, наметить краткосрочную и видимую цель.

Как будет показано ниже[366], даже высокая цель построить первое в Советском Союзе метро обеспечила высокие достижения лишь на протяжении нескольких месяцев 1934 г. Уже к концу лета 1934 г. наметилось общее истощение сил, которое функционеры клеймили как «демобилизующие настроения»[367]. Как и на войне, такое перенапряжение сил нельзя было поддерживать длительное время. Эта конструкция не годилась в качестве основы для долгосрочной программы строительства, требующей последовательной, размеренной работы. Прежде всего, если назначенная свыше долгосрочная цель, как в советском случае «догнать и перегнать Запад», не была достигнута или постоянно откладывалась, боевой дух должен был когда-то ослабнуть.

Проводимая на военный манер мобилизация ресурсов и «борцов» на узловых участках при одновременном забвении других объектов, как то практиковалось при сооружении метро и других престижных проектов, в общеэкономическом плане к тому же была чревата разрушительными последствиями. При проведении индустриализации для «победы» было недостаточно добиться пары-тройки решающих прорывов. Концентрация на таких узловых пунктах оборачивалась в значительной мере расшатыванием экономики в целом. При мобилизации 10 тысяч рабочих московских заводов на строительство метро никто из ответственных за это решение не позаботился о последствиях этой меры для предприятий, потерявших лучшие кадры.

Модель военного положения пригодна также – наряду с другими – для объяснения радикализма и готовности к насилию сталинской системы, ее носителей и пособников. С одной стороны, речь здесь шла не только о насаждаемом пропагандой лозунге внешней угрозы, но и о реальной войне против внутреннего врага, которого по логике войны следовало одолеть с применением насилия. (Война этим не заканчивалась, в ее ходе обнаруживались все новые враги.) С другой стороны, ощущение себя на войне меняло систему ценностей и формы действий участников и постепенно снижало сопротивляемость в отношении методов расправы с «врагами». Личность товарища по работе, разоблаченного как кулацкий сын, в этом контексте была столь же малозначима, как личность вражеского солдата, в которого

[366] См. Гл. VI. 8.

[367] См., напр.: Туннель в срок. 13 авг. 1934. № 56. С. 1.

стреляют на войне. Это был очередной шаг к соучастию в Большом терроре 1936–1938 гг.

5. Неинтегрируемые модели поведения и их инструментализация

А) Открытый протест, неповиновение, саботаж (мнимый)

Не все рабочие приспособились к изменившимся условиям или интегрировались в качестве новичков в урбанистический рабочий мир. Известной, хотя численно и не установимой, части рабочих были присущи модели поведения, выходившие за пределы повседневного «своенравия». Правда, не вполне ясно, можно ли в этой связи применительно к Советскому Союзу 1930-х гг. говорить о «сопротивлении». Имели место разнообразные формы протеста, неповиновения, однако настоящее движение сопротивления, сравнимое, например, с национал-социалистической Германией, существовало только в фантазии авторов сводок ОГПУ[368]. В дальнейшем мы поэтому будем оперировать менее притязательными терминами «открытый протест» и «неповиновение».

Режим видел «сопротивление» и «саботаж» всюду, где из-за плохой организации, недостатков управления или прямой неспособности администраторов возникали трения, где проявлялись конфликты или не вполне конформистские модели поведения. Этот имманентно присущий системе поиск «классовых врагов» все же больше являлся дискурсом и в большинстве случаев не имел ничего общего с реальностью. Нет никаких оснований говорить о наличии в Советском Союзе 1930-х гг. потенциала политического сопротивления[369].

---

[368] Ср.: Plaggenborg. Stalinismusforschung. 1998. S. 446. Наличие «сопротивления» в русской деревне, напротив, подчеркивает Шейла Фитцпатрик (Fitzpatrick. Stalin's Peasants. 1994). Противники режима в любом случае действовали только мелкими группами. Австрийский путешественник сообщал в 1933 г., что в Самаре вошел в контакт с группой «нелегальной русско-фашистской партии, которая развивается в среде молодой интеллигенции». Около 15 молодых инженеров тамошней фабрики попросили его в рамках конспиративной встречи рассказать что-нибудь о Гитлере (Österreichische Gesandtschaft Moskau. Bericht des österreichischen Ökonomierates J. Nittel über die Lage in der Sowjetunion, 2.4.1933. ÖStA Wien, BMfAA, NPA, Karton 664). Американский коммунист, работавший на Московском электрозаводе, также столкнулся с противниками режима, которые устраивали конспиративные собрания (Smith. 1937. P. 250).

[369] Ср.: Schröder. 1988. S. 292. В этом труде приводится обширный перечень литературы о понятии «сопротивление» в национал-социалистической Германии, а также по истории рабочего протеста и проблеме аккультурации в ходе западноевропейской индустриализации.

[redacted]



5. Линогравюра «Проходчик Ищенко, шахта № 13–14». 1930-е гг.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Имели место, впрочем, выражения недовольства и протеста. Обнаруженные в последние годы донесения органов ОГПУ и рабоче-крестьянской инспекции подтвердили, что в период первых пятилеток рабочие испытывали серьезное недовольство. В 1928–1929 гг. в различных городах участились протесты и стачки. В Москве в 1929–1930 гг. также бастовали строительные рабочие и торфодобытчики. Акции эти, впрочем, были кратковременны и с небольшим числом участников[370].

В московских стачках приняло участие только несколько сот рабочих. Акции не имели политического характера, требования рабочих касались заработка и трудовых норм[371]. Одному немецкому инженеру, работавшему в 1929–1932 гг. на заводе в Харькове, бросилось в глаза, что коллектив предприятия был недоволен и возбужден, поскольку зарплату часто задерживали по неделям, и рабочие с жаром требовали свои деньги. Тем не менее он подметил, что рабочие в Германии при сходных обстоятельствах реагировали бы гораздо более остро. Русские рабочие хотя и обнаруживали недостаток дисциплины, но в целом вынуждены были смириться с положением дел[372].

В 1932–1933 гг. по всей стране прошли стачки против сокращения продовольственных пайков. Власти арестовали забастовщиков, однако повысили норму выдачи. После 1933 г. имели место лишь отдельные волнения рабочих. Эта форма протеста между тем оказалась слишком опасной для рабочих. Во всех почти случаях участники этих акций были задержаны и отправлены в лагеря[373].

Также и на строительстве метро протестные акции, неповиновение и саботаж не получили широкого распространения. В мае 1932 г. начальники участков докладывали, что имели место многочисленные случаи отказа от работы, потому что занятые на подземных работах рабочие не получили обещанной спецодежды[374]. Другие рабочие бросили работу, протестуя против жалких жилищных условий[375]. Постановление Политбюро от 20 марта 1933 г. о реорганизации Метро-

---

[370] Depretto. L'opinion ouvrière. 1994. P. 57–58.

[371] Hoffmann. 1994. P. 205–206.

[372] Funk. 1933. S. 67–68.

[373] Hoffmann. 1994. P. 206.

[374] Начальник Метростроя – председателю СНК И СТО Молотову, б/д [начало мая 1932 г.] (ГА РФ. Ф. 5446. Оп. 13. Д. 2082. Л. 9).

[375] Стенограмма беседы с рабочим Мужиковским, 5-я дистанция, 26 июня 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 274. Л. 29).

строя[376], по всей вероятности, стало реакцией на стачку метростроевцев против плохих условий труда и быта[377].

За 1934 г. в отчетах отдела кадров зафиксировано увольнение только четырех рабочих с формулировкой «за злостный саботаж» (см. табл. 34). За «дезорганизацию производства», под которой всегда имелось в виду то же самое нарушение, были уволены 63 рабочих. При среднем числе занятых на Метрострое рабочих в 36,5 тыс. это составляло всего 0,2 %. Большие масштабы принял «отказ от работы», за который были рассчитаны 1247 рабочих (3,4 % от среднего числа метростроевцев). Однако индивидуальный отказ от работы нельзя поставить на один качественный уровень со стачками.

Если верить сообщениям метростроевцев, случаи невыхода или отказа от работы целых групп рабочих представляли собой исключение. На шахте 31–32 12 рабочих не вышли на работу из-за задержки заработной платы. По решению своих коллег, принятому в рамках производственного совещания, все они были бессрочно уволены. Зачинщик, по обычной в то время практике, был «разоблачен» как беглый кулак[378]. На 1-й дистанции бригадир организовал стачку своей бригады в знак протеста против низкой оплаты труда. И его тоже «как кулака передали компетентным органам»[379]. На шахте 17 бригада слесарей отказалась спуститься в шахту, так что их пришлось заменить комсомольцами[380]. На других объектах рабочих, желавших вместе уйти со стройки, удалось уговорить остаться[381]. Благодаря уговорам и личному примеру партийного секретаря группа старших проходчиков на шахте 16–17, несмотря на свой первоначальный отказ, все же отправилась в кессон[382].

---

376 Политбюро. Постановление 133, 20 марта 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 918. Л. 55–56); СНК СССР. Постановление 529, 21 марта 1933 г. (ГА РФ. Ф. 5446. Оп. 57с. Д. 23с. Л. 185–188). Ср. также: Гл. II. 2Б.

377 Так утверждает Егоров (Егоров. 1995. С. 4) со ссылкой на деда, работавшего тогда на Метрострое.

378 Стенограмма беседы с комсомольцем Палкиным, шахта 31–32, 17 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 122–123). Истинность такого «разоблачения» часто сомнительна, хотя обвинительные вердикты в отдельных случаях не поддаются перепроверке.

379 То же с секретарем парткома Гусевым, шахта 33–35 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 218–219).

380 То же с секретарем комитета комсомола Калугиным, шахта 17, 17 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 49).

381 То же с рабочим 6-й дистанции, 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 48).

382 Стенограмма беседы с секретарем парткома Батраковым, шахта 16–17, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 138–139).

Таблица 34

Увольнение рабочих шахт и дистанций Метростроя в 1934 г. за неповиновение[383]

Причина увольнения	Число рабочих	В % к ушедшим	В % к пришедшим	В % к среднему числу рабочих
Отказ от работы	1247	3,7	2,0	3,4
Дезорганизация производства	63	0,2	0,1	0,2
Злостный саботаж	4	0,01	0,01	0,01
Всего уволено за «неповиновение»	1314	3,9	2,1	3,6

Одна комсомолка после убийства Кирова озаботилась тем, что Каганович всегда посещает стройку без надлежащей охраны и при этом его окружают плотным кольцом рабочие. Она подозревала, что среди них может найтись «классовый враг», который предпримет попытку покушения на Кагановича:

«И у меня появилось желание послать ему письмо, чтобы он так просто к нам не ходил, что врагов у нас еще много и поэтому нужно быть осторожным. Я писала Лазарю Моисеевичу так: мы тебя любим, ценим, знаем, как ты дорог нашей партии, как ты ей нужен. Поэтому тебе надо быть осторожным, чтобы с тобой не случилось то же, что случилось с тов. Кировым, так как врагов у нас еще много, классовая борьба еще идет и дальше в таком духе. После я сказала об этом секретарю партийного комитета»[384].

Если не принимать в расчет случая с бригадиром, который угрожал ножом коммунистке, разоблачившей его манипуляции с выполнением трудовых норм[385], акты неповиновения со стороны рабочих носили в целом безобидный характер. Одни отказывались подписываться на заем второй пятилетки[386], другие – получать требуемую профессиональную подготовку[387], третьи рассказывали «контрреволюционные» анекдоты, в пьяном состоянии ругали Сталина, Кагано-

[383] Подсчитано по данным годовых отчетов отделов кадров шахт и дистанций Метростроя [начало 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 1–80; Д. 226. Л. 1–90).

[384] Стенограмма беседы с главным механиком Титковой, шахта 7–8, 8 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 321. Л. 7–8).

[385] То же с парторгом Абрамовым, шахта 9–9 бис, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 72–73). Бригадир был уволен, исключен из профсоюза и предан суду. При проверке, разумеется, выяснилось, что и он был «кулацким сыном».

[386] То же с неназванным метростроевцем, наклонная шахта 1–2 (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 3).

[387] То же с бригадиром Кравченко, шахта 7–8, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 105).

вича и руководство партии или комментировали висящий в шахте транспарант с надписью «Вдохновитель и организатор наших побед, товарищ Сталин» словами: «Скоро пробьет и твой последний час, товарищ Сталин, избави нас, Господи»[388].

Когда в источниках заходит речь о «саботаже», то при ближайшем рассмотрении оказывается, что часто имели место простая расхлябанность и профнепригодность или системно обусловленные слабости, которые администрацией и в производственной прессе квалифицировались как «акты саботажа» классового врага, чтобы даже из промахов извлечь политическую выгоду или по меньшей мере направить недовольство рабочих на персонифицированных «врагов».

Когда зимой 1932/1933 г. начались перебои с продовольственным снабжением, газета «Ударник Метростроя» в марте 1933 г. представила своим читателям виновников: 211 сотрудников отдела снабжения и рабочих кооперативов оказались скрытыми кулаками, в прошлом торговцами и спекулянтами, от которых ничего другого и ожидать было нельзя, кроме саботажа снабжения рабочих[389]. Непорядки в столовых также объяснялись просто: «В котле сидит классовый враг»[390].

В начале июля 1933 г. пищевое отравление получили 49 человек, пообедавшие в столовой № 3. В дело вмешалась городская комиссия партийного контроля, установив, что в столовую прокрались «классовые враги». Спустя несколько недель в этой столовой вновь произошло пищевое отравление, в результате которого пострадали 63 рабочих. Контрольная комиссия повторно вскрыла «акты саботажа» со стороны персонала столовой: в кастрюлях обнаружили гвозди и песок, в супе плавала лягушка, свежая рыба хранилась неохлажденной, суповые кости были оставлены на солнце, пока в них не завелись черви[391].

«Ударник Метростроя» подробно информировал о показательном процесс в отношении ответственных лиц, на котором главный редактор газеты Резниченко выступал общественным обвинителем. Все четыре обвиняемых были охарактеризованы как имеющие «крестьянское происхождение», «вредители», «враги народа» и «пособники ку-

---

388 Стенограмма беседы с рабочим Михалковым, шахта 15–17, 3 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 343. Л. 195, 207).

389 Ударник Метростроя. 10 марта 1933. № 25. С. 3.

390 Там же. 23 июля 1933. № 133. С. 3.

391 Председатель МГКК РКИ Филатов. Записка о положении в столовой № 3 Метростроя, 27 июля 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 679. Л. 28); Стенограмма беседы с секретарем парткома Гусевым, шахта 29, 5 февраля 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 22).

лаков», хотя именно главный виновник, директор столовой Федяев, был из рабочих. Его, впрочем, еще ранее исключили из партии, потому что он отказался поехать в Магнитогорск. Обвиняемым ставилось в вину, что они умышленно портили продовольствие, чтобы нанести ущерб строительству метро. Они были приговорены к заключению в исправительно-трудовом лагере на срок от 1,5 до 8 лет[392].

Наряду с этими инсценированными «актами саботажа» имели место и менее впечатляющие формы классического саботажа, известные по начальной фазе западноевропейской индустриализации, которые отнюдь не преследовали политические цели, а применялись для снижения темпов труда: рабочие вставляли гвозди и болты в насосы, повреждали вентили[393], перерезали электрокабель, откручивали детали моторов, вспарывали шланги для воды[394], закупоривали трубы[395], переставляли компрессоры на холостой ход или «по недосмотру» повреждали компрессорные шланги[396].

Из общей картины выпадает в известной мере только один случай: на 3-й дистанции кто-то умышленно повредил во многих местах изоляцию тоннеля. К делу подключилось ОГПУ, но злоумышленника не обнаружили[397]. На одном из заседаний завели речь «о кулацком отношении к работе и инструменту»[398]. На шахте 22–22 бис в 1932–1933 гг. арестовали около 20 «кулаков», якобы умышленно портивших инструмент и спецодежду[399].

Б) Преступность, хулиганство

В трудовом коллективе, насчитывавшем несколько тысяч человек, разумеется, обычными были преступные и хулиганские моде-

---

392 Ударник Метростроя. 3 авг. 1933. № 142. С. 1; 4 авг. 1933. № 143. С. 3.

393 Уполномоченный МГКК РКИ Золотов – Филатову. Доклад о состоянии работ на шахтах 17 и 18 Метростроя, 9 июля 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 679. Л. 45).

394 Кессонная группа Метростроя. Стенограмма производственно-технической конференции по качеству и уплотнению рабочего дня, 25–26 мая 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 156. Л. 25).

395 Стенограмма беседы с партийным секретарем Удалых, кессонная контора, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 10).

396 То же с партийным секретарем Левитасом, шахта 15–17, 19 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 60–61); то же с неназванным метростроевцем (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 342. Л. 133).

397 То же с комсомольцем Андреевым, 3-я дистанция, 28 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 274. Л. 59).

398 Стенограмма обсуждения рукописи в редакции «Истории метро», 8 марта 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 269. Л. 9).

399 Стенограмма беседы с бригадиром Кролем, шахта 22–22 бис, 12 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 147).

ли поведения, которые не имели политической подоплеки и потому не могут быть отнесены к формам протеста рабочих. В целом в Советском Союзе 1930-х гг. и также в Москве система общественной безопасности находилась не на том уровне, который можно было бы предположить, исходя из государственно-полицейского характера сталинского режима[400]. Например, частым явлением были ночные нападения беспризорников на прохожих. Шайки подростков совершенно не боялись милиции[401].

Уже летом 1932 г. сообщалось о драках в барачных поселках метростроевцев. Хотя в числе избитых оказались парторг и комендант одного из бараков, происшествие, скорее всего, носило криминальный характер, так как в результате были похищены одежда, деньги и чемодан. Преступники обезоружили двух прибывших на место происшествия милиционеров[402].

На шахте № 10 осенью 1932 г. рабочие ночной смены, утром, после окончания работы, направлявшиеся в столовую, регулярно подвергались нападению уличной шпаны, которая, угрожая ножами, грабила их[403]. Год спустя проблема хулиганства оставалась острой в Ворошиловском поселке в Лоси, причем среди хулиганов значились метростроевцы и уволенные со стройки рабочие. Целые банды терроризировали остальных рабочих, живших в поселке. Ежедневно случались драки, часто с поножовщиной. Рабочий клуб по временам оказывался полностью в руках хулиганов, так что киносеансы и политические мероприятия срывались из-за драк. На комсомольцев, возвращавшихся с собраний, нападали и избивали их. Несмотря на неоднократные просьбы, хулиганов не выселили, а в поселке не был установлен пост милиции[404]. По имеющимся источникам нельзя определить, имели ли акции против клуба и комсомольцев политическую подоплеку.

Даже зимой 1934/1935 гг. проблема хулиганства не была изжита. В октябре 1934 г. многотиражка наклонной шахты 1–2 сообщала, что пьяные рабочие разорили красный уголок, затеяли драку и угрожали другим рабочим финскими ножами[405]. В апреле 1935 г. в Лоси потребовали ввести вспомогательные посты милиции в составе пяти человек из числа рабочих бригад, чтобы подавить банди-

---

400 Ср.: Лебина. 1994. С. 30–42.

401 Ср.: Smith. 1937. P. 107.

402 Ударник Метростроя. 26 авг. 1932. № 7. С. 3.

403 Там же. 16 окт. 1932. № 25. С. 4.

404 Там же. 7 окт. 1933. № 195. С. 4. Ср. также: Стенограмма беседы с неназванным метростроевцем (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 342. Л. 133).

405 Ударник Метростроя на наклонной шахте 1–2. 24 окт. 1934. № 54. С. 2.

тизм. Членов преступной банды, которые в январе–феврале 1935 г. совершили несколько вооруженных нападений на бараки, удалось задержать и предать суду. Семеро бандитов приговорили к длительному тюремному заключению, четверых расстреляли[406]. В течение 1934 г. минимум 308 рабочих были уволены со стройки за хулиганство, 79 – за воровство, еще 55 были рассчитаны в связи с их арестом (см. табл. 35).

Случаи воровства и растрат наряду с раздевалками рабочих на строительных площадках[407] происходили прежде всего в столовых и рабочих кооперативах. При общем дефиците продуктов питания часть персонала столовых и кооперативов использовала свое служебное положение, чтобы обеспечить продовольствием родственников и знакомых или продать похищенное на черном рынке. И здесь, как правило, пытались представить виновных в образе «классового врага». Уже осенью 1932 г., когда были вскрыты случаи воровства, «Ударник Метростроя» писал, что среди персонала столовых есть прокравшиеся сюда «социально чуждые элементы».

Таблица 35

Увольнение рабочих шахт и дистанций Метростроя в 1934 г. по обвинению в преступлениях[408]

Причина увольнения	Число рабочих	В % к ушедшим	В % к пришедшим	В % к среднему числу рабочих
Хулиганство	308	0,9	0,5	0,8
Воровство	79	0,2	0,1	0,2
Арестованы, заключены в лагерь	55	0,2	0,1	0,2
Всего по категории «преступность»	442	1,3	0,7	1,2

У буфетчицы нашли 3 кг сахара и 1,5 кг конфет, родственника одного служащего задержали, когда он нес домой 11 кг колбасы[409]. Персонал столовых и торговых точек постоянно обвиняли в обвесе и уменьшении таким способом порций[410].

406 Ударник Метростроя на Лоси. 17 апр. 1934. № 6. С. 3.

407 Стенограмма беседы с партийным секретарем Ермолаевым, шахта 7–8, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 64).

408 Подсчитано по данным годовых отчетов отделов кадров шахт и дистанций Метростроя [начало 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 1–80; Д. 226. Л. 1–90). Ср. табл. 31 и 32.

409 Ударник Метростроя. 21 сент. 1932. № 15. С. 2.

410 Ср., напр.: там же. 11 янв. 1934. № 10. С. 3. Ср. также: Гл. III. 6.

Относительно часто также встречались кражи ордеров на получение товаров и пропусков в столовую[411]. На 5-й дистанции в январе 1933 г. был заменен весь персонал управления по выдаче ордеров, поскольку здесь происходили систематические растраты. На шахте 9–9 бис в апреле 1933 г. был похищен 931 ордер, в марте 1933 г. на 8-й дистанции – 100, а в конторе по замораживанию грунта – 43 «стандартных удостоверения»[412].

В декабре 1933 г. комиссия партийного контроля обнаружила в центральном отделе по приему и увольнению рабочих систематические растраты, которыми занималось большинство сотрудников. Рабочим начислялись путевые расходы (подъемные), однако они не получали этих денег, или записывались расходы на вербовку не существующих рабочих. В эти махинации оказался вовлечен почти весь персонал отдела, от начальника до бухгалтера. Виновные были уволены и преданы суду[413].

---

411 Ср., напр.: там же. 10 сент. 1933. № 173. С. 4.

412 МГСПС, Отчет о работе управления по выдаче ордеров при Моссовете, б/д [1933] (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 8. Д. 38. Л. 184).

413 Уполномоченный МГКК РКИ Золотов – председателю МГКК РКИ Филатову. Доклад о состоянии работ на шахтах 17 и 18 Метростроя, 23 декабря 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 680. Л. 16).

Глава V
«КУЗНИЦА НОВОГО ЧЕЛОВЕКА»: СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ФОРМЫ ТРУДА, ВОСПИТАНИЯ И ДОСУГА

«Мы под землей
Свою проходим школу,
Уже близка сияющая цель,
Придя сюда по зову комсомола,
Мы знаменитый выстроим тоннель.

Прошли Неглинку,
Тоннель наш прям,
И путь не длинный
Остался нам.
В соревновании и я и ты,
В соревновании ведем щиты»

Евгений Долматовский[1]

1. Культурный и политический «рост» рабочих

Уже в 1920-е гг. писатели, ученые и партийные вожди возвестили о скором создании нового, советского, человека на основе социализма и измененного производственного процесса. Технологически проблема сводилась к тому, каким образом наука и техника может изменять и контролировать людей. Парадоксальным образом это одновременно послужило почвой для усердного восприятия американского тейлоризма (Scientific Management) и конвейерной организации труда по образцу заводов Форда, которые, собствен-

---

[1] Евгений Долматовский. Песня шахты 12 // Ударник щита. 7 окт. 1934. № 18. С. 1. Песня исполнялась на музыку известной песни «Дальневосточная» («Идет страна походною машиной»). О Долматовском см. Гл. VII. 4B.

но, изображались как воплощение капиталистического производства[2].

Хотя, по всей видимости, техника, появившаяся в годы первой пятилетки в СССР, не трансформировала людей в желательном для властей духе и не привила им пролетарского сознания[3], пропаганда в конце 1920-х гг. продолжала рисовать аллегорически преображенный образ идеального «нового человека», который по собственному побуждению борется за выполнение плана и повышение производительности труда, активно участвует в общественной жизни, вовлечен в деятельность общественных организаций и бережно обходится с народным достоянием[4]. Идея нового человека являлась гротескной противоположностью реальности, в которой пребывал советский человек, лишенный корней и дезориентированный коллективизацией и индустриализацией[5].

Сооружение метро как нельзя лучше подходило на роль «кузницы» или «школы» нового человека. Большие стройки в целом являлись промежуточными станциями для прежних сельских обитателей, которые приобщались здесь к новым производственным отношениям, прежде чем окончательно переселиться в город и стать промышленными рабочими. В случае с Метростроем речь к тому же шла о совершенно особом строительном проекте, которому, как внушала пропаганда, был присущ специфический дух преобразования. Строительство московского метро представлялось даже как предвосхищение или первый опыт жизни при социализме[6], как «кузница», в которой должен быть выкован новый человек:

«Совершенно естественно поэтому, что стройка Метрополитена – это не просто достижение нашей страны в технике, а это гигантская человеческая машина, которая наряду с тем, что производит материальные ценности, производит ценность, состоящую в переделке людей. 40-тысячный коллектив, находящийся в производственном жизненном водовороте, и служит как бы той кузницей, которая готовит новых людей. Эта стройка поднимает на небывалую высоту нашу технику и, с другой стороны, поднимает на небывалую высоту человеческую активность»[7].

---

2 Josephson. 1995. P. 525–526; Beissinger. 1988. P. 59–90. О восприятии тейлоризма в Советском Союзе см. Гл. III. 7.

3 Ср.: Josephson. 1995. P. 525–526.

4 Ср.: Rittersporn. 1994. P. 267; Rassweiler. 1988. P. 171.

5 Ср.: Rittersporn. 1994. P. 267.

6 Ср. Гл. VII. 5Б.

7 Редакция «История метро». Выступление председателя Кулагина при обсуждении рукописи, 8 марта 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 269. Л. 1).

«Подобно тому, как в годы гражданской войны, а еще раньше в подполье, в тюрьмах, на каторге, в героической борьбе за пролетарское дело закалялись, росли, мужали кадры революционных борцов, так выковывал и выковывает метро, как и все крупнейшие стройки в Советском Союзе, новых людей социализма, борцов, организаторов, строителей. Это прекрасная и поучительная школа»[8].

«У нас выросли новые люди, люди труда, для которых труд стал делом чести, славы, храбрости и геройства, – восторгался партийный секретарь кессонной группы. – И если понадобится, они возьмут в руки винтовки и доблестно отдадут свою жизнь до последней капли крови для защиты родины, отечества трудящихся всего мира»[9].

Подобные высказывания сплошь и рядом встречались в интервью метростроевцев. При этом лишь внешне речь здесь шла об описании некой (мнимой) реальности. Собственно, мы имеем здесь дело с проекцией стереотипных представлений об идеале. Для решения повседневных проблем с рабочими, которые в действительности вели себя достаточно не по-пролетарски, партия и комсомол постоянно призывали к необходимости образовать единый сплоченный коллектив под руководством коммунистов и комсомольцев и воспитывать новый тип рабочего, который благодаря работе поднимался на новый культурный уровень, «рос над собой» и радостно и одновременно по-военному дисциплинированно исполнял решения партии, открывающие стране дорогу в светлое будущее. Именно эти желаемые властью представления опрошенные метростроевцы описывали как реальность. Нередко в таких высказываниях реальные качества фанатичного меньшинства среди комсомольцев распространялись на всех членов комсомольской организации:

«Меня поражало, как быстро новые рабочие, приходившие из колхозов, переваривались в нашем огромном, сплоченном коллективе, как быстро осваивали они технику работы и росли в культурном отношении. Это происходило потому, что основной костяк нашего коллектива составили те 20 тысяч московских рабочих и 10 тысяч комсомольцев, которые были брошены на строительство метро Московским комитетом партии. [...] Во время революции выросли новые люди. С высокой сознательностью пришли они на нашу трудную работу и всюду показывали прекрасную организованность и дисциплину труда. [...] Комсомол был быстрым и точным проводником всех

[8] Стенограмма беседы с парторганизатором Старостиным (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 319. Л. 23).

[9] То же с партийным секретарем Копейкиным, кессонная группа, 28 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 31, 36).

партийных решений на метро. Он умел сплачивать весь наш огромный коллектив вокруг этих решений. Что мне всегда бросалось в глаза – это уменье комсомольцев работать дружно и весело. Даже в самые трудные моменты они выходили на работу с шутками, смехом, песнями. Заражали они нас своей молодостью»[10].

«Это бодрая молодость нашего коллектива, его исключительная сплоченность, его исключительная напористость в работе, при исключительной героической работе делает наш коллектив тем чудесным сооружением, самоорганизовать, сплотить который в твердокаменную скалу энтузиастов могла только наша могучая славная Коммунистическая партия. Тут, конечно, сказалась та огромная работа партии и под ее руководством профсоюзов и комсомола, которую она вела и ведет изо дня в день над воспитанием в социалистическом духе рабочих, работниц, колхозников и инженеров. Нет преувеличения в утверждении, что в нашем коллективе для большинства рабочих труд стал делом чести, геройства и доблести»[11].

«К концу строительства коллектив метростроевцев пришел воспитанный в борьбе за высокие темпы и качество работы, обстрелянный в бою, закаленный, умеющий работать не только обычными методами, но работать как настоящий ударный коллектив социалистической стройки»[12].

Дискурс «Метрострой как школа» имеет много граней: необученные рабочие получали здесь профессиональную подготовку, они «росли» в культурном отношении, они «работали над собой», они развивали принципиально иное отношение к труду; прежние беспризорники превращались в ударников.

К общим чертам самосознания метростроевцев, у которых были взяты интервью, относится наблюдение о том, что они обучились не только профессии строительного рабочего, но в кратчайший срок получили всестороннюю подготовку: «За 16 месяцев я освоил три профессии: проходчика, бетонщика и плиточника. Я могу свободно работать по этим специальностям», – рассказывал один бригадир[13]. Один из опрошенных комсомольцев чувствовал себя специалистом в пяти профессиях: «Сегодня ты землекоп, завтра квалифицированный про-

---

[10] Абакумов. Строила партия, мы помогали. Неопубликованная рукопись, б/д [1934/35] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 16–17).

[11] Стенограмма беседы с председателем профкома Метростроя Осиповым (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 115–116).

[12] Ротерт. Неопубликованная рукопись, 15 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 318. Л. 154).

[13] Стенограмма беседы с бригадиром Шишовым, 6-я дистанция, 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 43).

ходчик, послезавтра крепильщик, потом плотник и т. д. С 24 октября наша бригада работает на устройстве так называемого изоляционного зонтика на станции. Это гидроизоляционная работа по системе инженера Моргана. Тут нам приходится работать и бетонщиками и высококвалифицированными плотниками и жестянщиками и изолировщиками. Мы сейчас за это дело деремся как будто с успехом»[14]. Уполномоченный по кадровым вопросам подчеркивал в этой связи пластичность и гибкость, с которыми почти каждый рабочий брался за дело: «Как мы рабочих перестраиваем. У нас все рабочие по тоннельным работам имеют по несколько профессий, по несколько квалификаций. Сегодня он – проходчик, завтра – крепильщик, потом – бетонщик, штукатур, наконец, мраморщик – все, что хочешь. Некоторые рабочие имеют по 10 профессий и больше. И все это они приобрели на Метрострое исключительно. В большинстве своем здесь молодежь идет впереди, быстро переквалифицируется. При этом у нас большая сеть курсов – по изоляции, по бетону и т. д.»[15]

Для создания нового человека еще важнее, чем профессиональная подготовка и гибкость, было изменение его сознания и повышение культурного уровня. Не только в беседах с метростроевцами, но и в стенограммах партсобраний и в производственной прессе часто встречаются выражения «он работал над собой» или «я работаю над собой». Складывание нового человека происходило не только в пассивной форме влияния окружающей среды, но и благодаря активному участию в этом самого человека. Прежде всего, в комсомольской среде многие вынашивали честолюбивый план подняться на уровень социалистического человека благодаря собственным активным усилиям[16]. На собраниях или в многотиражках они отчитывались в том, как работают над собой, что читают, какие политические и общественные мероприятия посещают и т. д.[17] Метрострой стал для них «школой» или даже «университетом»: «Когда я работал на Метрострое, я ни на минуту не забывал о своем культурном росте. Я отрабатывал смену в шахте, затем шел учиться на рабочий факультет. [...] Рабфак я еще не закончил, но прошел большой университет Метростроя, который меня многому научил. Сейчас я могу работать при любых условиях»[18].

[14] То же с комсомольцем Колодоловым, шахта 8 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 82).

[15] То же с уполномоченным по кадровым вопросам Кузнецовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 49).

[16] Ср. также: Tagebuch aus Moskau. 1996. S. 35.

[17] Ср., напр.: Стенограмма беседы с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 27).

[18] Сизиков П. На метро я вырос // Вентилятор. 1 мая 1935. № 11. С. 2.

Сами за себя говорят заголовки в выпущенном по случаю открытия метро сборнике «Рассказы строителей метро»: «Я вырос на метро», «Воспитательная бригада», «Мы работали, боролись, учились», «Работать и учиться», «Кто нас всему обучил», «Рост людей», «Работа над качеством людей», «Университет на большой глубине»[19].

По имеющимся источникам нельзя определить, насколько подобного рода выражения молодых коммунистов отвечали их внутренним убеждениям или же речь идет просто об использовании пропагандистского дискурса, поскольку все эти изречения возникли в полуобщественном контексте. Интервьюируемым, авторам дневников или участникам вечеров воспоминаний было ясно, что их высказывания могут быть опубликованы, и это обстоятельство оказывало на них обратное воздействие[20]. В то время как высказывания опрошенных о собственных мотивах являются гетерогенными и потому представляются близкими к реальности[21], рассуждения о «росте» производят впечатление явного стереотипа. Часто говорили то, что хотел услышать интервьюер.

Иногда по записям бесед можно отчетливо проследить внешнее влияние: представление о Метрострое как «университете» возникло не у самих метростроевцев, а было внушено им на собраниях или даже самим интервьюером. Наглядным примером того, как интервьюер вкладывает в уста опрошенного желательные выражения, является беседа писателя Бориса Пильняка с уполномоченным по кадровым вопросам Кузнецовым:

«*Пильняк:* Можно приписать Вам такие слова, что метростроительство в Москве – университет для квалифицированных рабочих.

Кузнецов: Правильно. [...]

Пильняк: Если это университет для рабочих, то какие там факультеты? Первый преподаватель и профессор – партия. Второй преподаватель и профессор – правительство. Третий преподаватель и профессор – комсомол. Не правда ли?

Кузнецов: Правильно.

Пильняк: Это все не я, а Вы говорите. И четвертый преподаватель и профессор – Каганович и Хрущев. Правда, они очень много сделали?»[22]

---

[19] Рассказы строителей метро. 1935.

[20] У метростроевцев не известны дневники, которые бы писались, как в случае со Степаном Подлубным, исключительно в частных целях.

[21] Ср.: Гл. IV. 2А.

[22] Стенограмма беседы с уполномоченным по кадровым вопросам Кузнецовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 51). Ср. весьма схожую беседу Пильняка с инженером Климовым, 20 ноября 1934 г. (там же. Л. 26).

Воздействие «школы» и «университета» на впечатляющие истории успеха можно проиллюстрировать следующими примерами. Любимыми мотивами служили успешная «переработка» и окончательное превращение бывших алкоголиков, беспризорников и хулиганов в образцовых ударников и активистов[23] или перевоспитание под влиянием комсомольцев «отсталых» рабочих, становившихся культурными пролетариями:

«Матросов пришел на Метрострой работать. Сама стройка его мало интересовала. Если он и оставался в шахте на две смены подряд, то только для того, чтобы больше заработать. Свое пребывание на метро он рассматривал как временную обязанность: он хотел как можно скорее ее отработать, получить побольше денег и уехать. Условия жизни его не занимали. Матросова не касалось, было ли в бараке чисто или грязно, холодно или тепло. Барак был временным явлением, он не собирался вечно жить здесь! Придя с работы, Матросов ложился на кровать в спецодежде и грязных сапогах. В ответ на замечания, что это некультурно и нездорово, он только смеялся.

Булгакова устроилась уборщицей в бараки Метростроя только потому, что у нее не было жилья. Она работала небрежно, бродила с веником по бараку, поглядывая на часы. Много таких людей пришло на Метрострой. У них не было элементарных культурных навыков. Так было вначале. Но в то же время пришли и другие люди. Это были комсомольцы, ударники крупнейших московских заводов, молодежь с культурными запросами и высокими требованиями. Они привыкли спать на чистом белье и чтобы постельное белье часто менялось. Они не хотели стоять в очереди за едой, предпочитали лучшую пищу, интересовались книгами и хорошими театральными постановками. Таких людей у нас много, и они начали задавать тон на стройке. Они хорошо работали и требовали достойного обхождения»[24].

[...]

«Пичужкина пришла на Метрострой совершенно неграмотной. Сегодня она читает Пушкина, Лермонтова»[25].

[...]

---

[23] Ср., напр.: Стенограмма беседы с партийным секретарем Батраковым, шахта 16–17, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 149–150); то же с комсомольцем Андреевым, 3-я дистанция, 28 августа 1934 г. (там же. Д. 274. Л. 57); то же с комсомольским секретарем Ширяевым, 3-я дистанция, 20 ноября 1934 г. (там же. Д. 309. Л. 169) [об Андрееве, который пришел на Метрострой из беспризорников и стал здесь ударником и бригадиром].

[24] Осипов, Марьяновский. 1935. С. 114. Заголовок очерка звучит следующим образом: «Люди выросли на наших глазах».

[25] Там же. С. 129.

Бывший пьяница и дебошир Кузнецов учится сейчас на втором курсе рабфака и посещает литературный кружок. Его часто можно видеть в читальном зале. Другой рабочий по фамилии Шелякин, который никак не отличался примерным поведением, пишет теперь стихи, которые печатаются в газете, участвует в работе драматического кружка и много учится[26], чтобы поступить на рабфак».

Партийные секретари и комсомольцы с удовлетворением отмечали, как изменились в их окружении рабочие родом из деревни: они аккуратно одеваются, бреются, «одним словом, чувствуется культурный рост. В бараках прекратились разговоры о рабочей спецовке, о заработной плате и т. п., теперь толкуют, когда пойдет метро, говорят о том, что мы победили и т. д.»[27] Уже в феврале 1934 г. партийный секретарь шахты 7–8 говорил о «колоссальном росте рабочих над собой»:

«Люди буквально переделываются и растут на работе. [...] Мы на нашей шахте имеем людей, которые пришли год тому назад не знающие буквально ничего и которые за это время не только успели стать квалифицированными рабочими, но уже сами успели воспитать и выучить немало других рабочих; люди, которые сейчас являются героями нашей стройки. Если взять такого товарища, как Холод, – что он из себя представлял раньше? Забитый, отсталый парень, приехавший в Москву с Донбасса, где сталкивался с работой на шахтах; здесь начал работать с третьего разряда. Сейчас т. Холод является в полном смысле слова изотовцем[28] нашей шахты, лучшим ударником, одним из лучших ударников всего строительства. [...] Вот вам тип нового человека. Вместе с тем т. Холод неизмеримо вырос культурно и политически. Тов. Холод член партии, групорг, партийный организатор; т. Холод несменный член Бюро нашей партийной ячейки; он член Партийного комитета всего Метростроя. [...] Т. Холод ведет непримиримую борьбу со всякими безобразиями, со всякими недостатками в работе. Тов. Холод везде бичует недостатки, он везде мобилизует, зовет рабочих на борьбу с этими недостатками, зовет рабочих на выполнение плана. Тов. Холод является членом редколлегии "Ударни-

---

[26] Осипов, Марьяновский. 1935. С. 129.

[27] Стенограмма беседы с партийным секретарем Мозелем, шахта 47–48, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 66). Ср. весьма схожие высказывания коммуниста Павловского, 4-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 76): «Люди на глазах росли. Слабые недолго оставались, они уходили, а оставались более сильные [...]».

[28] Изотовцами называли рабочих, передававших свой опыт более молодым рабочим. Движение названо по имени основателя шахтера Н. А. Изотова (1902–1951), который в 1933 г. на своем предприятии создал школу повышения квалификации горняков.

ка Метростроя", он активный рабкор; он является ударником, слушателем нашего политкружка. Этот товарищ прямо переродился за этот год, стал неузнаваемым»[29].

Упомянутый бригадир Холод сам связывал свой подъем от некультурного пьяницы до партийного функционера с работой на строительстве метро:

«Когда я был выбран на 4-ю областную партийную конференцию, то я ярко почувствовал, что я, Холод, несколько лет назад спал под казенкой, а теперь вот сижу и разрешаю чуть ли не мировые вопросы, и я думал о том, каким я тогда был человеком и каким стал теперь и как сильно я вырос. [...] Когда я пришел на метро, хотя я и был членом партии, но я был совершенно политически неграмотным, был очень отсталым, и весь рост моей культурности и партийности произошел именно на метро. Все лучшее, что есть у меня, я приобрел на метро»[30].

Высказывания такого рода во множестве встречаются в стенограммах бесед с метростроевцами. Бригадир Замулдинов отмечал, что с момента поступления на Метрострой бросил играть в карты и стал лишь изредка пить водку[31]. Бригадир Бакулин с благодарностью рассказывал, что вырос до партийного организатора и члена Моссовета и получил возможность учиться в Коммунистическом университете им. Свердлова: «Учеба дала мне очень многое. В Свердловке я познакомился с географией, о которой я не имел никакого представления. Я стал разбирать на карте, где Украина, где Север, где Юг, Ленинград, Москва»[32]. Аналогичные слова благодарности произносили и некоторые работницы:

«Метрострой мне дал очень много в смысле роста. Придя из ФЗУ, я была как птенчик, выпавший из гнезда. Жизни совсем не знала. А тут, попавши в этот коллектив, я научилась не только над собой, но и над людьми работать»[33].

---

[29] Стенограмма вечера воспоминаний на шахте 7–8, 19 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 265. Л. 89–90).

[30] Стенограмма беседы с бригадиром Холодом, шахта 7–8 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 205).

[31] То же с бригадиром Замулдиновым, шахта 10–11 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 88); то же с бригадиром Колодоловым, шахта 8 (там же. Д. 303. Л. 83): «Придя на метро, я себя здорово мобилизовал. Вообще я не пьянствовал, но выпивал. Придя на шахту, я теперь более трех рюмок не выпиваю, не потому, что мне не хочется выпить, а потому, что считаю, что личный пример в руководстве лучше всего».

[32] То же с бригадиром Бакулиным, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 137).

[33] То же с бригадиром Меркуловой, 3-я дистанция, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 303).

«Я очень довольна, что попала на Метрострой. Мне это очень много дало в смысле общественной жизни, в смысле политического развития и особенно в смысле труда. Меня очень изменил Метрострой. Даже ребята-пионеры, с которыми я работала, меня не узнают – както солиднее я стала, чем была два года назад»[34].

[...] «Для меня метро – большая школа жизни, оно меня научило, как подходить к каждому человеку»[35].

2. Обучение рабочих и технического персонала

Если «рост» рабочих является величиной субъективной и сомнительной, которую можно скорее отнести к представлениям об идеале, нежели к реальности, то о мерах по профессиональному обучению рабочих в нашем распоряжении имеются данные, поддающиеся проверке. Низкая техническая квалификация рабочих и руководящего состава была одной из основных проблем при строительстве метрополитена. «Всем известно, что мы взялись за столь ответственное и сложное в техническом отношении строительство, как сооружение метрополитена, не располагая в нужной мере технически подготовленными кадрами среди рабочих и инженерно-технического персонала», – отмечало руководство Метростроя в июне 1934 в своем отзыве по поводу низкого качества работ, выявленного Московским горкомом партии[36].

Только в ходе строительства удалось подготовить квалифицированных рабочих и технических специалистов или переучить их применительно к потребностям метро. Обучение рабочих и инженерно-технических работников (ИТР) началось в 1932 г., но в сравнительно эффективной форме налажено только во второй половине 1933 г.[37] Прежде почти все обучение совершалось непосредственно на стройплощадке, по договорам с учебными комбинатами и институтами, а также на двух «пунктах обучения» Метростроя[38].

---

[34] То же с комсомолкой Никитиной, 7-я дистанция, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 37).

[35] Там же. Л. 41.

[36] Руководство Метростроя. Отзыв, б/д [июнь 1934 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 125. Л. 8).

[37] Отдел обучения Метростроя. Информация о подготовке кадров 1932–1935 гг., б/д [1935] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 302. Л. 1–8). Содержание данного раздела если не оговорено особо, основывается на этом источнике.

[38] Метрострой. Отчет о подготовке кадров 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 38. Л. 1).

В отношении остро необходимых инженеров проблема заключалась в том, что их подготовка требовала времени. В 1932 г. Метрострой заключил договоры с различными институтами о подготовке инженеров, но большая часть окончивших курс поступала в распоряжение только в 1934–1935 гг. На 1932 г. был предусмотрен план обучения 635 ИТР. К концу года только 60 из них закончили полный курс подготовки, 138 продолжали учиться или посещали курсы. Сходная ситуация сложилась и с рабочими: вместо предусмотренных 5166 рабочих в течение 1932 г. прошли подготовку только 984, 1143 в декабре еще продолжали обучение. Вследствие затяжки строительных работ план обучения в ноябре 1932 г. был сокращен на 2300 чел.[39]

В августе 1932 г. Моссовет постановил в 1932/33 учебном году создать учебный комбинат по подготовке и повышению квалификации рабочих и ИТР для сооружения и эксплуатации метрополитена[40]. Комбинат, впрочем, так и не был создан. В мае 1933 г. Метрострою были переданы строительное профессиональное училище (Стройуч) и фабрично-заводское училище (ФЗУ)[41] им. Мандельштама, которое готовило слесарей и механиков. Оба учебных заведения сначала не отвечали задачам подготовки необходимых для строительства метро специалистов, их следовало в первую очередь перепрофилировать.

Осенью 1933 г. в ФЗУ и строительном училище началось обучение квалифицированных рабочих, необходимых для Метростроя. ФЗУ выпускало слесарей и электромонтеров, строительное училище – плотников, штукатуров, бетонщиков, каменщиков, мраморщиков, плиточников и маляров. До 1 мая 1935 г. ФЗУ закончило 747 рабочих, еще 284 продолжали обучение. Строительное училище выпустило 862 рабочих, продолжали учиться еще 308 чел. Речь, таким образом, шла о величинах, которые составляли весьма незначительную долю общего трудового коллектива Метростроя. Большинство выпускников строительного училища к тому же по возрасту не могли быть допущены к подземным работам[42].

---

[39] Метрострой. Отчет бюро по подготовке кадров, б/д [декабрь 1932 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 38. Л. 4); Метрострой. Отчет в МГКК РКИ, декабрь 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 395. Л. 55).

[40] Президиум Моссовета. Протокол 28, 5 августа 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 158. Л. 453).

[41] ФЗУ были основаны в 1921 г. и, как правило, выпускали учеников в возрасте 15–18 лет. Учебный план ФЗУ был обширен, приближался к программе средней школы и готовил выпускников к дальнейшему обучению в техникуме или вузе. Продолжительность обучения зависела от выбранной профессии и занимала от двух до четырех лет (Straus. 1991. P. 239, 244).

[42] Стенограмма беседы с уполномоченным по кадровым вопросам Кузнецовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 49).

С началом учебного 1933/34 г. основали рабочий факультет, а также факультет метростроительства в Московском институте инженеров транспорта (МИИТ). Подготовкой экономистов и партийных функционеров занимался «факультет особого назначения», на котором к 1 мая 1935 г. обучалось 20 студентов, но выпуска пока не было.

Рабочий факультет был в первую очередь создан для комсомольцев, которым хотели дать возможность продолжить обучение во время строительства, поскольку сменная работа на стройке не позволяла посещать регулярный рабфак. На Метрострое студенты рабфака не освобождались от строительных работ[43], к 1 мая 1935 г. его закончили 30 чел. К тому времени здесь продолжали учиться еще 928 студентов.

Курсы на факультете метростроительства МИИТа предназначались исключительно для сотрудников Метростроя, которых определяло руководство организации. 41% студентов были комсомольцами или коммунистами. В первые 2,5 года студенты параллельно работали и посещали занятия в вечернее время. Только на третьем году обучения они освобождались от работы и учились целый день. К 1 мая 1935 г. факультет закончили 13 студентов, остальные 170 еще не завершили обучение.

На рабочем факультете и факультете метростроительства МИИТа учебный процесс начался одновременно на всех четырех курсах. Поскольку сооружение метро в Советском Союзе было делом совершенно новым, в первую очередь пришлось разработать учебные пособия и учебные планы. Эту задачу выполнил методический совет, в составе которого находились как специалисты Метростроя, так и представители наркоматов путей сообщения и тяжелой промышленности.

Параллельно с этими институциональными учебными заведениями во второй половине 1933 г. на шахтах и дистанциях Метростроя была учреждена сеть курсов, охвативших значительную часть рабочих и посещаемых во внерабочее время. Важнейшими среди них были курсы по повышению качества бетонных и изолировочных работ, которые были проведены в 1934 г. по распоряжению Московского горкома партии. В них приняли участие 752 инженера и техника, среди них 46 руководителей и заместителей шахт и дистанций, а также 1442 десятника и бригадира. Кроме того, для повышения их квалификации 204 инженера и техника были отправлены на одногодичные курсы при факультете метростроительства МИИТа.

---

[43] Абакумов. Распоряжение № 403, 16 сентября 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 171. Л. 52).

63 ИТР посещали курсы повышения квалификации для освоения щитовой проходки.

Поскольку обучение в ФЗУ и строительном училище, налаженное осенью 1933 г., началось с многомесячным опозданием, а на Метрострой были приняты тысячи рабочих, не подготовленных для такого рода строительства, были открыты ускоренные курсы, обучение на которых велось параллельно с работой. 3158 рабочих были обучены по укороченной программе Центрального института труда, 352 закончили курсы слесарей и механиков, 1980 – курсы строительных работ, 267 – курсы щитовой проходки, 1928 – водительские курсы. Около 23,8 тыс. рабочих посещали курсы «технического минимума»[44], примерно 19,2 тыс. из них сдали технический экзамен[45]. Если сложить эти цифры, получим 31,5 тыс. достаточно обученных рабочих, из которых подавляющее большинство закончило курсы в 1934 г. Таким образом, в 1932–1933 гг. на Метрострое трудились в основном неквалифицированные рабочие, и даже в 1934 г. основная масса занятых на стройке не обладала необходимыми профессиональными навыками.

Особое внимание уделяли подготовке обслуживающего персонала метро. 348 инженеров и техников, а также 312 рабочих и служащих приобрели квалификацию машинистов поездов, дежурных по станции, операторов, ремонтников, инженеров по электрическому подвижному составу или электромонтеров. В качестве машинистов поездов и дежурных по станции были привлечены исключительно электрики и инженеры, окончившие 4-месячные курсы, на время которых они были освобождены от работы на Метрострое. Наряду с теоретической подготовкой, они приобретали практические навыки вождения поездов на Северной железной дороге, а также на предприятиях, где изготавливалось оборудование для метрополитена. Из 910 записавшихся на курсы были приняты 343 чел., из них успешно

[44] Декретом Совета Труда и Обороны от 30 июня 1930 г. все предприятия обязывались организовать курсы «технического минимума» для тех рабочих, кто имел дело со сложным оборудованием или был занят на особо ответственных и опасных участках. Для этого комсомол инициировал создание «технических кружков», участники которых с октября 1933 г. сдавали «социально-технический экзамен» (Straus. 1991. P. 287). На Метрострое курсы «технического минимума» были введены в марте 1933 г. (Заместитель начальника Метростроя Пугач. Приказ, 28 марта 1933 г. // ГА РФ.Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 170. Л. 56). В начальный период деятельность технических кружков никто не контролировал, не было утвержденной программы обучения, посещаемость занятий была низкой. Только в 1934 г. технический инструктаж был налажен на должной высоте (Осипов, Марьяновский. 1935. С. 111–113).

[45] Стенограмма беседы с комсомольским секретарем Хохряковым, шахта 18, 13 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 163); Осипов, Марьяновский. 1935. С. 113.

закончили программу обучения 289 чел. 14,4 % среди них были коммунистами, 16 % – комсомольцами. Машинистами метропоездов назначались исключительно инженеры и техники[46].

3. Вовлечение рабочих в социалистическое соревнование

Социалистическое соревнование являлось важнейшим методом перевоспитания рабочих. Оно было призвано не только повысить производительность труда рабочих за счет интенсификации, но и изменить их отношение к самому труду. Парадокс заключался в том, что хотя «социалистические формы труда» внешне рекламировались как новый стиль работы и шаг по направлению к будущему социалистическому обществу, при ближайшем рассмотрении они покоились все же на материальных в основе своей стимулах, которые отчасти были заимствованы из арсенала капиталистических методов повышения производительности, и потому воспитание «социалистической» трудовой этики отходило на второй план.

Новым словом по сравнению с классической аккордной работой при капитализме стало моральное побуждение и безудержное разоблачение плохо работающих или не желающих трудиться рабочих. Изобразительные символы на доске объявлений, такие как самолет, локомотив, автомобиль, велосипедист, пешеход, инвалид, черепаха или улитка, обозначали на предприятиях темпы работы отдельных рабочих или бригад. Имена и фотографии лучших и худших рабочих помещались на плакатах или в газетах[47].

Социалистическое соревнование возникло в годы военного коммунизма, но в 1920-х гг. играло второстепенную роль. Массовая кампания началась впервые в 1929 г., когда в «Правде» была помещена ранее не публиковавшаяся статья Ленина “Как организовать соревнование?” и «Комсомольская правда» спустя несколько дней потребовала от комсомольцев развернуть соревнование во всесоюзном масштабе, а XVI съезд ВКП(б) в апреле 1929 г. поддержал этот призыв[48]. ЦК ВКП(б) в мае 1929 г. принял постановление о том, что следует широко распространить социалистическое соревнование на заводах и фабриках, в цехах и мастерских как один из важнейших

---

[46] Отдел обучения Метростроя. Информация о подготовке кадров 1932–1935 гг., б/д [1935] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 302. Л. 1–8).

[47] Saliger. 1932. S. 12. Ср. также: Стенограмма беседы с бригадиром Катамадзе, 1-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 2).

[48] Правда. 20 января 1929. № 17. Цит. по: Erler. 1977. S. 192.

методов социалистического воспитания пролетариата. Основными задачами социалистического соревнования ЦК наметил снижение себестоимости, повышение производительности труда, борьбу с прогулами и браком, укрепление трудовой дисциплины и рационализацию. Организация соревнования была поручена профсоюзам. Трудовые коллективы следовало поощрять премиями и нематериальными стимулами, такими как почетные грамоты, переходящие знамена или занесение в «красный список»[49].

На практике не менее важную роль впоследствии играли материальные стимулы, а именно предпочтительное выделение жилья, потребительских товаров и продовольствия, отдельные залы с улучшенным питанием в столовых и другие полезные в повседневной жизни привилегии[50]. Социалистическое соревнование быстро ширилось. В 1932 г. в нем в той или иной форме принимали участие почти три четверти всех рабочих[51], хотя, впрочем, качество этого участия во многом вызывает сомнения[52]. Некоторые участвовали в соревновании из идеальных побуждений, многие – в погоне за материальными преимуществами, третьи стремились избежать перенапряжения и в то же время насладиться привилегиями[53].

Социалистическое соревнование принимало различные формы: отдельные рабочие, бригады, цеха или трудовые коллективы целых предприятий вызывали других на соревнование, которое чаще всего оформлялось письменным договором и публиковалось в производственной прессе. Условия соревнования точно формулировались с указанием данных о предстоящих объемах работ, сроках и прочих условиях. Другим вариантом служила разработка «встречного плана»: в начале месяца рабочие по собственной инициативе повышали предусмотренные планом параметры и давали обязательство лучше использовать «скрытые ресурсы».

Одной из самых распространенных форм социалистического соревнования являлось ударничество: отдельные рабочие-ударники или целые ударные бригады давали обязательство достичь особо высокой производительности труда, причем нередко оставалось неясным, насколько их претензии отвечали действительности, так как во многих отраслях нормы труда были установлены произвольно. Часто бригады объявляли себя ударными, ничего не меняя в работе членов

---

[49] КПСС в резолюциях 1970. Т. 4. С. 264–266. Цит. по: Schröder. 1988. S. 112.
[50] Schröder. 1988. S. 114–115.
[51] Ворожейкин. 1984. С. 85.
[52] Schröder. 1988. S. 113.
[53] Erler. 1977. S. 193.

бригады[54]. Особыми формами ударничества служили бригады рационализаторов, которые собирали предложения и изобретения рабочих, касающиеся упрощения и ускорения трудового процесса, и заботились об их внедрении на производстве, бригады «толкачей», бравшие на себя обеспечение своевременной поставки продукции смежников, а также «сквозные ударные бригады», в которых объединялись рабочие различных профессий, задействованные в едином производственном цикле[55].

Высшей формой ударнического движения считались некоторое время хозрасчетные бригады, образованные после речи Сталина 1931 г. о «шести пунктах». Хозрасчетные бригады были нацелены не столько на максимальные темпы и количественное перевыполнение плана, сколько были призваны поднять производительность труда, снизить себестоимость, повысить качество работ и способствовать бережному обращению с машинами и оборудованием. Поскольку при господствовавших тогда системных условиях эти цели были едва ли достижимы, хозрасчетные бригады вскоре исчезли[56].

Социалистическое соревнование долгое время изучалось в контексте социального контроля: с предоставлением привилегий ударникам режим сознательно способствовал раздроблению рабочего класса и образованию материально лучше обеспеченной «рабочей аристократии»[57]. Не оспаривая справедливость этого подхода, движение ударников можно также интерпретировать иначе, а именно в качестве интеграционного фактора для новых, пришедших из деревни рабочих.

Эта интерпретация исходит из реальной ситуации в движении ударников первой половины 1930-х гг., когда превозносимые пропагандой выдающиеся герои-ударники представляли собой узкий, численно незначительный слой, тогда как «обычное» ударничество стало массовым явлением. То обстоятельство, что практически от каждого рабочего ждали, что он станет ударником, действовало негативно на принципы и первоначальные притязания ударных бригад. Можно было быстро стать ударником и вновь потерять это звание. От бригады требовалось только составить договор, на протяжении месяца перевыполнять план и носить благодаря этому звание ударной, пока в ходе проверки не выяснялось, что бригада на протяжении долгого времени не превышает среднего уровня выработки. Социалистиче-

[54] Straus. 1991. P. 333.
[55] Ibid. P. 353; Erler. 1977. S. 193. Ср.: Рогачевская. 1977. С. 118.
[56] Straus. 1991. P. 364–371.
[57] Schröder. 1988. S. 115.

ское соревнование и движение ударных бригад стали формальностью, ежедневной рутиной[58], но в то же время они открывали недавно пришедшим из деревни рабочим путь к быстрому завоеванию авторитета и получению наград. На место закостеневшего деления на «старых» и «новых» рабочих, на «пролетариев» и «отсталых» в практике трудовых коллективов все более заступало деление на ударников и не ударников, и переход из одной группы в другую был ускорен и облегчен благодаря переменам в деятельности самих рабочих[59].

Хотя социалистическое соревнование становилось рутинным делом, оно все же способствовало консолидации отношений среди членов бригады. Ударные бригады, в конце концов, ничем не отличались от обычных, но бригада как таковая стала прочным и стабильным подразделением, заменив традиционную артель в качестве формы труда и отношений между учеником и мастером. Эту тенденцию можно рассматривать как победу стандартной бригады, разумной организации труда над пропагандируемыми режимом первоначальными формами социалистического соревнования, такими как «штурм» или «встречный план»[60]. Кроме того, ударные бригады служили инструментом профессионального обучения и дисциплинирования рабочих[61].

Структурным элементом социалистического отношения к труду, который бросается в глаза на Метрострое, была инсценировка работы как общественного события. Постоянно проходили собрания, которые не просто были посвящены поиску решения конкретной проблемы в духе традиционного производственного совещания, но преследовали цель прославить достижения одной бригады или особо отличившегося бригадира и на торжественном собрании коллектива сделать рецепт их успеха всеобщим достоянием[62]. Такого рода

---

[58] Straus. 1991. P. 339–348.

[59] Эта сторона социалистического соревнования отчетливо проявилась и на Метрострое: решающим признаком, по которому судили о работе метростроевцев, служило не их социальное происхождение, а то обстоятельство, являются они ударниками или нет.

[60] Straus. 1997. P. 137–138, 155. Ударные бригады тем более годились на роль интегратора рабочих из сельских выходцев, что были ориентированы на выполнение конкретных задач и отвечали представлениям бывших крестьян о смысле труда. Как ранее в артели, в договорах о социалистическом соревновании часто оговаривалось, что бригада получает четко очерченное задание и сама имеет право определять механизм его выполнения и распределение заработной платы. Администрация устанавливала только общий объем работ, сроки исполнения и объем оплаты (Ibid. P. 154. Ср.: Hoffmann. 1994. P. 92).

[61] Straus. 1991. P. 40.

[62] Ср., напр.: Стенограмма встречи бригады Яремчука с ударниками шахты № 9, 4 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 25–77).

инсценировки без сомнения придавали участникам дополнительную мотивацию и пробуждали у них чувство, что они не просто копали землю, а были «героями», которые находились на переднем фронте строительства новой культуры труда и социализма.

Вначале масштабы социалистического соревнования на Метрострое были весьма скромными. До середины 1933 г. им было охвачено только около трети всех занятых на строительстве. В третьем квартале 1933 г., на пике мобилизационной кампании комсомольцев, движение за социалистическое соревнование пережило колоссальный взлет. В четвертом квартале 1933 г. число участников соревнования хотя и продолжало расти, но отставало от темпов роста трудового коллектива, в результате чего доля принимавших участие в соревновании упала ниже 50 % трудового коллектива. В первом квартале 1934 г. в связи с общим подъемом этих месяцев доля участников соревнования поднялась до 70 %. Для последующего периода не имеется сравнимых данных, но в количественном отношении процесс вовлечения рабочих в социалистическое соревнование, по всей видимости, продолжал успешно развиваться. К концу 1934 г. на шахтах и дистанциях трудилось около 35 тыс. рабочих, из них 17 тыс. (48,6 %) являлись ударниками[63]. За год до этого из примерно того же общего числа рабочих ударниками были 11882 чел., или 36 % (см. табл. 36).

Как того и следовало ожидать, наиболее активно в процентном отношении участвовали в соревновании коммунисты и комсомольцы. Инженерно-технический персонал в начальной стадии был представлен столь же высоким показателем, однако к 1934 г. его доля снизилась. Вновь пришедшие на стройку инженеры и техники, как представляется, не спешили включиться в соревнование. Преобладающая доля участников социалистического соревнования приходилась на ударников. Хозрасчетные бригады не играли заметной роли.

О результатах выполнения принятых на себя обязательств в распоряжении автора имеются только отрывочные данные. Согласно отчету профсоюза, с апреля 1933 г. этот показатель не контролировался. Среди отмеченных премиями ударников немало было таких, кто не раз выполнял обычный план[64]. Во втором квартале 1933 г. из 4207 ударников лишены этого звания были 197 чел.[65] Московский горком партии в постановлении от 29 декабря 1933 г. потребовал,

---

[63] Отчеты отделов кадров шахт и дистанций о работе в 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 1–80; Д. 226. Л. 1–90).

[64] ЦК профсоюза Желдоршоспортстроя. Отчет о культурной работе на 5 участке Метростроя, б/д [апрель 1933 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 139. Л. 262).

[65] Там же. Л. 46.

чтобы социалистическое соревнование в 1934 г. «велось не только на бумаге»[66]. В первом квартале 1934 г. звания ударника были лишены 1027 рабочих. Из 34959 участников социалистического соревнования свои обязательства в первом квартале 1934 г. выполнили 15378 чел., т. е. менее половины. За перевыполнение плана было премировано всего 476 рабочих[67].

Таблица 36

Социалистическое соревнование на Метрострое, 1932–1934 гг.[68]

Квартал	1932/2	1932/3	1932/4	1933/1	1933/2	1933/3	1933/4	1934/1
Занято	7072	8691	7640	10282	14045	21980	32982	50225
Участники соревнования	2193	2448	2812	4649	4790	14622	15872	34959
(%)	(31,0)	(28,2)	(36,8)	(22,9)	(34,1)	(66,6)	(48,1)	(69,6)
Коммунисты	214	нет св.	485	нет св.	892	нет св.	1678	нет св.
Участники соревнования	172		189		527		1132	
(%)	(80,4)		(39,0)		(59,1)		(67,5)	
Комсомольцы	462	нет св.	610	нет св.	1587	нет св.	7305	нет св.
Участники соревнования	328		253		1029		4931	
(%)	(71,0)		(41,5)		(64,8)		(67,5)	
ИТР	627	560	619	нет св.	1009	2198	2640	3288
Участники соревнования	357	261	327		580	1505	1347	1573
(%)	(56,9)	(46,6)	(52,8)		(57,5)	(68,5)	(51,0)	(47,8)
Ударные бригады	102	137	184	292	418	нет св.	825	нет св.
Члены ударных бригад	921	1554	1624	2795	4207		11882	
(%)	(13,0)	(17,9)	(21,3)	(27,2)	(30,0)		(36,0)	
Из них хозрасчетных бригад	6	18	42	23	70		нет. св.	
Членов	81	217	449	451	401		нет св.	

[66] МК, МГК ВКП(б), Обл- и Горисполком. Постановление, 29 декабря 1933 г. // Метрострой. 1933. № 11–12. С. 7.

[67] МОК профсоюза Желдоршоспортстроя. Статистический обзор о социалистических формах труда на предприятиях Москвы (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 2. Л. 27).

[68] Там же. Л. 27, 37.

«Договоры о социалистическом соревновании» заключались на всевозможных уровнях. Чем выше был уровень, тем абстрактнее формулировались принимаемые обязательства и тем меньше конкретных результатов приносило соревнование. Весной 1932 г. профком Метростроя заключил договор о социалистическом соревновании с управлением строительства железной дороги Москва – Донбасс. Для этого был подготовлен встречный производственный план на 1932 г. «Коллектив Метростроя» брал обязательство до 1 августа 1932 г. охватить социалистическим соревнованием 100 % занятых на стройке и довести удельный вес ударников до 75 %. Снабжение рабочих следовало улучшить за счет организации рабочих кооперативов, столовых и заготовки продовольствия. Членами профсоюза должны были стать 90 % рабочих, а профсоюз обязался организовать «красные уголки», помещения для проведения досуга, клуб и различные кружки[69]. Эти взятые на 932 г. обязательства не были целиком выполнены и к 1934 г.

Более эффективным являлось социалистическое соревнование на малых объектах. В ходе проведенной в мае–июне 1934 г. кампании по «уплотнению рабочего дня» партийные и комсомольские организаторы шахт и дистанций позаботились о том, чтобы как можно больше отдельных рабочих заключили договоры о соревновании и приняли на себя конкретные обязательства. В итоге договоры между звеньями, бригадами и сменами способствовали тому, что рабочие зарабатывали больше не за счет другого, а вместе со своими коллегами лучше трудились и заготавливали для следующей смены инструменты и материалы. Положительные результаты помещались на красной доске, отрицательные – на черной. Выполнение обязательств обоюдно проверялось звеньями, бригадами и сменами. Лучшей бригаде вручалось переходящее Красное знамя[70], худшей – «флаг» из мочала[71].

Социалистическое соревнование лишь отчасти основывалось на инициативе самих рабочих. Не менее важна была его функция как инструмента, с помощью которого под воздействием морального давления удавалось возложить обязательства на других. В ходе заключения договоров о «социалистическом соревновании» принимаемые

[69] Договор о социалистическом соревновании между служащими, ИТР и рабочими ударного строительства Метростроя и железнодорожной линией Москва–Донбасс, б/д [весна 1932 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 126. Л. 41–45).

[70] Стенограмма беседы с партийным организатором Абрамовым, шахта 9–9 бис, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 70–71).

[71] Стенограмма встречи ударников, 1 января 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 272. Л. 63).

обязательства зачастую формулировались не только самим участником, но и коллегами, вызывавшими его на соревнование. «Вы должны поставлять по 100 кубометров бетона в сутки. Выполнение этой задачи – дело чести вашего коллектива», – говорилось в одном из договоров, который рабочие транспортного отдела шахты 10–11 послали на бетонный завод. На некоторых поименно названных коллег были возложены следующие задания:

«Механик Кузнецов – вы обязаны немедленно установить котел для подогрева инертных материалов, организовать кольцевое движение вагонеток.

Т. Малютин – добейтесь бесперебойной отгрузки бетона на станцию "Охотный ряд". Ни минуты простоя.

Тт. Или и Зощенко, помните, что от вас – лаборантов – зависит качество бетона.

Бригадиры Хайруллин и Малышев, вы должны правильно расставить рабочую силу, повысить темпы, не допускать ни единой поломки механизмов»[72].

Вызов на соревнование мог распространяться как в цепной реакции. Каждый, принимавший в нем участие, посылал со своей стороны вызов коллеге по работе:

«Групорг т. Чемерис вызывает на социалистическое соревнование т. Зимкова, Зимков вызов принимает и по тем же указанным пунктам вызывает Степанова. Ф. Степанов вызов принимает и вызывает остальных плотников своей бригады, Степанов, Тупичкин, Гуров вызов принимают по всем указанным пунктам и вызывают бригаду Полянского. Полянский вызов принял.

1) Не делать опозданий и прогулов.

2) Выполнить задание на 125 % и дать встречный план на 25 %. Сократить брак до нуля.

3) Займы, выписку газет, посещение собраний на 100 %. Ликвидировать брак и дать экономию материала на 15 %.

[Подписи]»[73].

Если соревнование действительно развертывалось, а не ограничивалось голой фразой, как то часто происходило, оно приобретало собственную динамику, и рабочие побуждали друг друга ко все бо-

---

[72] Стенограмма беседы с партийным секретарем Фельдманом, шахта 10–11, 25 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 56–57).

[73] Вызов на социалистическое соревнование, 1 августа 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 175. Л. 47).

лее высоким достижениям. Стиль социалистического соревнования складывался из известного акционизма и изрядной доли патетики. С соседней бригадой не просто заключали соглашение, но созывали для этого «митинг», маршировали на соседнюю стройплощадку, вызывали бригаду на соревнование[74], составляли письменный договор, который зачитывался на заседании профкома[75], выпускали листовки, писали открытые письма, которые вывешивались на доске объявлений или публиковались в местной многотиражке[76]. Даже во время проведения соревнования с регулярной периодичностью созывались собрания, выпускались «молнии» и бюллетени о состоянии работы, готовились наглядные таблицы и графики с промежуточными и окончательными результатами[77]. Когда листовка или «молния» сообщали о новом рекорде, другие бригады посылали своих контролеров, чтобы проверить, нет ли здесь обмана, или разузнать, каким именно способом удалось установить рекорд[78]. Победители соревнования имели право водрузить на своем участке красный флаг[79], или на первомайской демонстрации пройти в передовой колонне, или «отрапортовать» на партийном собрании и перед высоким начальством о завершении этапа работы[80]. Их фотографии помещали в газетах, у них брали интервью по радио[81].

Часто «социалистическое» соревнование устраивалось по преимуществу в расчете на повышенный заработок: начальники строительных участков заботились о том, чтобы после окончания смены достижения тотчас помещались на доске объявлений и чтобы рассчитывались выработка каждой бригады и средний заработок каждого рабочего. «Иногда рабочий, возвратившись из душа, уже мог видеть,

---

[74] Стенограмма беседы с партийным организатором Копейкиным, 2-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 6–7).

[75] Стенограмма совещания у Шаширина, 28 февраля 1935 г. Выступление профорга Федорова, 4-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 86).

[76] Ср.: Стенограмма беседы с партийным секретарем Фельдманом, шахта 10–11, 25 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 57).

[77] Ср., напр.: то же с комсомольцем Егорычевым, шахта 23 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 69); то же с инструктором Азановой, 6-я дистанция, 3 апреля 1935 г. (там же. Д. 316. Л. 27).

[78] «Партийная организация шахты 13–14». Рукопись (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 312. Л. 53–54).

[79] Стенограмма совещания у Шаширина, 28 февраля 1935 г. Выступление комсомольца Полтава, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 45–46).

[80] Стенограмма беседы с инж. Соловьевым, шахта 12, 1 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 180).

[81] То же с комсомолкой Сухановой, шахта 10–11, 25 октября 1934 г. (там же. Л. 121).

сколько он сегодня заработал. Это придавало рабочим еще больше энергии»[82]. Местами соревнование доводили до абсурда, а именно превращая его в спектакль, когда соседняя бригада прерывала работу, чтобы взглянуть на соперников и подзадорить их[83]. Порой между соревнующимися бригадами дело доходило до драки, когда яблоком раздора становилась вагонетка бетона или рабочий инструмент[84].

Особой формой социалистического соревнования служили «буксирные бригады». Если какая-то бригада допускала существенное отставание, комсомольское и профсоюзное собрание могли послать ей на помощь «буксирную бригаду», которая обеспечивала повышение темпа работы. В качестве предупреждения отстающей бригаде вывешивался флаг из мочала и назначался крайний срок, в течение которого она могла еще избежать позора быть взятой «на буксир»[85].

Наряду с повседневным социалистическим соревнованием регулярно проводились особые мероприятия. Уже весной 1932 г. попытались ускорить темп работы объявлением «штурмовой недели». В апреле 1932 г. партком 5 участка Метростроя совместно с комсомольским и профсоюзным комитетами распорядился провести две «штурмовые недели», чтобы своевременно завершить подготовительные работы. Рабочий день был увеличен до 10 часов, на эти две недели отменили все выходные и временно ввели прогрессивно-премиальную оплату труда. На всех строительных объектах были устроены «штурмовые посты», которые следили за ходом работ. Целью этой акции было повышение производительности труда на 50 %. Инициатива исходила от начальника дистанции[86]. Август 1932 г. был объявлен «штурмовым месяцем» на всем Метрострое в связи с проходкой шахт. Особого эффекта это не дало. Не удалось ни сдержать текучесть рабочей силы, ни сократить прогулы и простои в работе. Партийная и профсоюзная ячейки также не проявили должной активности[87].

---

[82] То же с начальником строительства Шмульским, 3-я дистанция (там же. Л. 34).

[83] Рассказы строителей метро. 1935. С. 35.

[84] Стенограмма совещания у Шаширина, 28 февраля 1935 г. Выступление комсомолки Дорофеевой, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 62).

[85] Стенограмма беседы с комсомолкой Никитиной, 7-я дистанция, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 32–33).

[86] Бюро партячейки, комсомольской ячейки, пленум комитета участка, бюро ИТС 5-й дистанции Метростроя. Постановление, 13 апреля 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 116. Л. 1–2); Протокол совещания, 13 апреля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 30. Л. 14–18).

[87] Протокол совещания комсомольских секретарей и ударников Метростроя, 11 августа 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 30. Л. 31).

По примеру инициированного «Правдой» соревнования угольных шахт Донбасса по реализации постановления ЦК от 20 марта 1933 г. «Ударник Метростроя» в мае 1933 г. предложил провести такое же соревнование на строительстве метро. Партком Метростроя 23 мая 1933 г. принял соответствующую резолюцию: чтобы вдохнуть жизнь в слабо прогрессирующее дотоле социалистическое соревнование, шахты и дистанции вызывали друг друга на соревнование в период с июня по сентябрь 1933 г. На шахтах соревноваться должны были бригады, звенья и отдельные рабочие. Партком подчеркнул при этом, что речь идет «не о краткосрочной кампании, а о долговременной работе по активизации творческой инициативы рабочих, повышении производительности труда, качестве работы и снижении себестоимости»[88].

Если внимательнее присмотреться к условиям соревнования, обнаруживается, что речь шла вовсе не перевыполнении плана, а о простом устранении недостатков: от участников соревнования требовалось в принципе само собой разумеющееся, а именно выполнение производственного плана, снижение отлучек с рабочего места, опозданий и прогулов, повышения подготовки рабочих, окончание курсов «технического минимума», не слишком частое прерывание работы, поддержание более высокой трудовой дисциплины, бережное обращение с инструментом[89]. Победителям соревнования были обещаны высокие денежные премии и призы (часы, костюмы, патефоны), а также путевки в санатории и почетные грамоты[90].

28 ноября 1933 г. в «Правде» в рамках подготовки к XVII съезду партии была объявлена массовая кампания, к которой с 1 декабря 1933 г. подключился и Метрострой[91]. 2 марта 1934 г. накануне открытия XVII съезда ударники шахты 16–17 призвали всех остальных рабочих Метростроя организовать соревнование, чтобы в кратчайший срок реализовать решения съезда и приказ Кагановича от 29 декабря 1933 г. Основой соревнования призваны были стать три обязательства: перевыполнять план, оставаться на стройке вплоть до окончания первой очереди и сдать экзамен по «техническому минимуму»[92].

Профсоюзный комитет и руководство Метростроя поддержали эту инициативу и постановили провести на всех строительных объектах соревнование по выполнению решений съезда и Московского

---

[88] Оргбюро парткома Метростроя. Резолюция, 23 мая 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 140. Л. 14–15).

[89] Там же. Л. 16.

[90] Там же. Л. 20.

[91] Ударник Метростроя. 2 декабря 1933. № 240. С. 1; Полетаев. 1953. С. 29.

[92] Ударник Метростроя. 2 марта 1934. № 50. С. 3.

комитета партии. Шахты и бригады призывались заключить между собой «договоры о социалистическом соревновании» и на протяжении всех десяти дней устраивать обоюдную проверку выполнения обязательств. На премирование победителей было выделено 100 тыс. руб.[93]

В первые недели соревнование развивалось слабо. «Ударник Метростроя» сетовал по поводу слишком малого участия рабочих, невыполнения принятых обязательств и недостаточной активности профкома по развертыванию «массовой борьбы»[94]. В конце марта 1934 г. произошел подъем, когда участие в соревновании приняли коммунисты и комсомольцы и перевели его в рамки «похода Кагановича»[95]. Этот «поход» продолжался до конца 1934 г. Участники соревнования, сдержавшие свои обязательства, т. е. сдавшие «техминимум» и систематически выполнявшие план, работая при этом без недостатков, получили «значок Кагановича»[96]. Когда речь шла о целой бригаде, ей присуждалось почетное звание «бригады Кагановича»[97]. В отчетах отделов кадров шахт и дистанций за 1934 г. отмечалось, что к началу 1935 г. 1550 рабочих были награждены «значком Кагановича», а 105 бригад носили имя московского партийного лидера[98]. «Поход Кагановича» касался не только строительных работ, но включал и соревнование за лучший барак, лучшую столовую или лучший кооперативный магазин[99].

Функционеры расценили поход как крупный успех. Его инициатива «одновременно родилась в сотнях бригад», зачинщиком соревнования считала себя каждая шахта и дистанция[100]. В действительности инициатива исходила от функционеров Бауманского райкома партии[101]. Когда первый этап похода завершился с майскими праздниками 1934 г., выяснилось, что множество бригад не выполнили

---

[93] Там же. 3 марта 1934. № 51. С. 1.

[94] Там же. 11 марта 1934. № 58. С. 1.

[95] Там же. 26 марта 1934. № 70. С. 2–3. Ср.: Стенограмма беседы с парторгом Бакулиным, 8-я дистанция, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 176).

[96] Ударник Метростроя на наклонной шахте 1–2. 23 сентября 1934. № 28. С. 1.

[97] Московский Совет. 1934. С. 72.

[98] Отчеты отделов кадров шахт и дистанций о работе в 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 1–80; Д. 226. Л. 1–90).

[99] Стенограмма беседы с председателем профкома Метростроя Осиповым (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 22).

[100] Там же. Л. 18.

[101] То же с парторгом Бакулиным, 8-я дистанция, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 176); то же с партийным секретарем Бельским, шахта 17–18, 17 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 83).

своих обязательств. Парткомы шахт и дистанций постановили проверить бригады. Бригады должны были представить отчет о своей работе, комсомольские – в комитет комсомола, прочие – профкому или общему собранию смены[102]. Результаты были помещены на доске объявлений[103]. Бригады вели «рабочий блокнот», в котором фиксировались все принятые обязательства, их выполнение и имена рабочих, которые проявили себя особенно удачно или, напротив, негативно[104].

«Поход Кагановича» сопровождался еще более шумной пропагандистской кампанией, чем обычное соревнование. Партгруппы выпускали свои стенгазеты, в которых освещался ход событий. Среди рабочих нашлись даже поэты, сочинявшие стихи наподобие этих:[105]

«ВСТРЕЧНЫЙ ПЛАН»

Хорошо бы быть поэтом,
Написал бы я об этом,
Как дрались мы за план,
Выполняли промфинплан.

Приходили на работу,
Все имели мы заботу
Дал десятник нам задание
Собирали мы собрание.

На минуту собирались,
Все вопросы разрешались
За работой не сидели,
Так идут дни и недели.

---

[102] Стенограмма беседы с парторгом Бакулиным (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 179–181).

[103] То же с партийным секретарем Батраковым, шахта 16–17, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 144).

[104] То же с партийным секретарем Фельдманом, шахта 10–11, 25 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 46).

[105] Стихотворение коммуниста Зуева, 4-я дистанция. Стенограмма совещания у Шаширина, 28 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 119). Упомянутый в стихотворении «встречный план» в период «похода Кагановича» стал массовым явлением. На образцовых шахтах все группы одной смены давали друг другу обязательство выполнить «встречный план». Это повышало темп работы и укрепляло дисциплину, поскольку многие группы зависели друг от друга. Если бетонщики хотели выполнить свой «встречный план» (и тем самым больше заработать), то могли это сделать только при условии, что проходчики и откатчики будут работать достаточно быстро (Стенограмма беседы с председателем профкома Метростроя Осиповым // ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 119).

Каковы же результаты?
Попадаем в кандидаты.
Кагановича на звание
Все приложили мы старанья.
Удержать такой почет
И это будет наш отчет.

4. «Работать над собой, влиять на других»: воспитание и организация досуга

Процесс формирования «нового человека» не ограничивался рабочим местом. Режим претендовал на то, чтобы в корне изменить личность рабочего и поднять его политико-культурный уровень[106]. Для этого на рабочих требовалось оказывать соответствующее воздействие и в свободное от работы время, направляя их активность в нужное русло. Политическая массовая работа для партийной, комсомольской и профсоюзной организаций имела высокую значимость. Хотя самими функционерами на Метрострое она никогда не рассматривалась как достаточно развитая, все же ее влияние на рабочих не следует недооценивать. Если даже политические лекции плохо посещались и большинство рабочих не проявляло интереса к обсуждению идеологических вопросов, то тем не менее спортивные и культурные акции позволили втянуть в орбиту влияния широкие круги рабочих и таким способом содействовать интеграции в новый рабочий класс недавних выходцев из деревни. Коллективные развлекательные, культурные и образовательные акции, даже если и недостаточно проводимые, были весьма привлекательны для людей, чей досуг до того ограничивался выпивкой и игрой в карты, и способствовали процессу их идентификации и интеграции[107].

А) «Культурное» воспитание

Представление о том, что должно считаться «культурным», в прошлом не раз менялось, и не только в России. Выражение «культурно» в повседневной жизни россиян имело и имеет до сих пор важное значение. Прежде всего, комсомол делал акцент на том, чтобы члены

---

[106] Ср.: Профсоюзный комитет Метростроя. Отчет о культурно-массовой работе в 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 174. Л. 18).

[107] Роль предприятия как „community organizer“ на примере завода АМО-ЗиС уже исследовал Кеннет Страус. Квинтэссенцию его взглядов см.: Straus. 1991. P. 494–495.

организации «культурно» жили, «культурно» одевались и вели себя, «культурно» работали и «культурно» же проводили свободное время и оказывали такое влияние по возможности на многих других рабочих.

В Советском Союзе 1930-х гг. выражение «культурно» являлось понятием, противоположным крестьянскому образу существования и традиционной сельской жизни. Самовосприятие культурных рабочих и размежевание с деревенским образом жизни отчетливо проявляется на фотографиях метростроевцев, опубликованных в газетах, журналах и книгах: перед нами предстают не русские крестьяне с всклокоченными бородами, длинноволосые и одетые в лохмотья, образы которых известны нам по другим источникам, но гладковыбритые, с короткой стрижкой мужчины, производящие впечатление моложавых городских жителей, либо в костюме с галстуком, либо в спортивной рубашке с открытым воротом, а также ухоженные молодые женщины в простых, но аккуратных платьях, и с прической, навеянной западноевропейской модой[108].

Приехавшие из деревни новые рабочие поначалу привезли с собой и сельские обычаи, которые вызывали неприятие у партии и комсомола. До середины 1933 г. никто не заботился о том, как живут рабочие в барачных поселках. В середине 1933 г. ситуация изменилась в связи с мобилизацией комсомольцев и коммунистов. Представители партийной и комсомольской организаций начали наведываться в бараки и интересоваться условиями жизни их обитателей[109]. Хотя у коммунистов и комсомольцев было свое жилье в Москве, они приходили в бараки, чтобы провести беседы, выступить с докладом и прививать рабочим навыки «культурной» жизни, учить их содержать в чистоте свое спальное место и умываться[110].

Впрочем, нередко членам комсомола и партии приходилось сначала поднять себя на «идейно-культурный уровень», прежде чем они могли выступать в роли «воспитателей». Порой из партии исключали коммунистов, которые сами устраивали попойки вместо того, чтобы воспитывать своих коллег[111]. Образцовые парторги, как они сами с

---

[108] Ср.: Wolf. 1994. P. 214–215.

[109] Стенограмма беседы с партийным секретарем Власовым, шахта 15, 10 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 89); то же с парторгом Ермолаевым, шахта 7–8, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 61).

[110] То же с партийным секретарем Удалых, кессонная контора, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 10–11).

[111] Там же.

гордостью представляли свою деятельность в опубликованных «Рассказах строителей метро», при воспитании членов своей группы принимали во внимание также их личные обстоятельства, прежде чем применить репрессивные меры:

«Я внимательно изучал людей, состоявших в партгруппе. Я не знал их с производственной стороны, но интересовался их условиями жизни и старался, где это было необходимо, помочь людям. У меня в смене был коммунист Иванов, проходчик, опытный переплетчик книг. Он работал неплохо, но вдруг я заметил, что работа у него не спорится. Я заинтересовался, расспросил его. Выяснилось, что у него была большая семья, его жена также работала и дети оставались без присмотра. С помощью профсоюзной организации мы устроили его детей в детский сад. Несмотря на это, Иванов работал все хуже и однажды даже появился на рабочем месте пьяным. Это тягостный проступок, за это можно было расстаться с партбилетом. Когда я уже собирался выбросить его из партии, я осознал, что недостаточно знаком с обстоятельствами его жизни. Я снова начал расспросы. Оказалось, что у него были проблемы с женой, что родители жены плохо с ним обходились, – одним словом, не сладкая жизнь. Я посоветовался с партийным секретарем, что, мол, он хороший рабочий, нужно попытаться ему помочь. Мы отправили его в дом отдыха, где он провел целых две недели, помогли ему с жильем, и человек исправился, стал активистом в общественной жизни и отличником на производстве. Хорошо, что мы не обошлись с ним формально, человека легко выбить из колеи.

На шахте № 2 мы обнаружили, что кандидат в члены партии товарищ Коновалов часто напивался, не читал книг, редко ходил в баню, не заправлял свою постель. Другой кандидат в партию, товарищ Желбакович, засовывал грязное белье под матрас, неприлично вел себя в общежитии, был неряха. Мы обсудили эти “мелочи” в поведении обоих товарищей на собрании партгруппы и прикрепили к ним коммуниста, который помог им исправиться. Можно сказать, что достигли здесь успеха: товарищи постепенно исправились, приучились соблюдать порядок в общежитии и стали хорошими ударниками»[112].

Поскольку «окультуривание» зависело не только от жильцов, но и от конструктивного состояния бараков и их оснащения, комсомольцы и коммунисты заботились о соответствующих улучшениях, заменяли

---

[112] Высказывание парторга Каре. Цит. по: Старостин / Марьяновский, 1935. С. 36–37.

комендантов бараков, распоряжались о ремонте и лучшем снабжении жилых помещений, а также об устройстве спортплощадок и «красных уголков» с газетами, шахматами и шашками, материалами для чтения и музыкальными инструментами[113].

Но их деятельность была все же сконцентрирована на самих рабочих. Под лозунгом «культурно-массовой работы» они вели борьбу против процветавших в бараках пьянства, драк и карточной игры. Они приучали рабочих – иногда несмотря на их стойкое сопротивление – умываться, носить нижнее белье, снимать перед сном сапоги и рабочую одежду и плевать не на пол, а в установленные плевательницы. Они следили за поведением рабочих своих бригад или приписанных бараков, вели с ними личные беседы, заставляли их выступать перед другими рабочими или, если их усилия не приносили результата, сообщали партийному секретарю или председателю профкома[114]. Особо упорных пьяниц и драчунов разбирали в товарищеском суде или выселяли из барака[115].

Рабочие корреспонденты (рабкоры) «Ударника Метростроя» и «легкая кавалерия» совершали ночные «рейды» по баракам и при этом даже в июле 1934 г. заставали рабочих спящими на кроватях в сапогах и грязной спецодежде. Спящим оставлялась записка, что в следующий раз их сфотографируют и поместят в газету. Старшие по баракам позднее сообщали, что эти записки заметно помогли. Воспитание рабочих велось и с помощью стенгазет и производственной прессы. Некультурное поведение клеймили в форме карикатур или сообщений с мест. Рабкоры инспектировали бараки, предпринимали «атаки на ночные тумбочки» и докладывали, у кого из рабочих они обнаружили в тумбочках грязное белье[116].

По особым поводам, таким как октябрьские праздники или 1 Мая, по выражению одного коммуниста, «обостряли борьбу за темпы и на культурном фронте»: в ходе кампаний рабочие брали на себя обязательство аккуратно убирать в комнатах, наводить в бараках чистоту и украшать их лозунгами и портретами[117].

---

[113] Стенограмма беседы с партийным секретарем Удалых, кессонная контора, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 10–11).

[114] То же с комсомольцем Колодоловым, шахта 8 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 84).

[115] То же с партийным секретарем Розенбергом, шахта 22–22 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 50, 58).

[116] Осипов, Марьяновский. 1935. С. 122.

[117] Стенограмма совещания у Шаширина, 28 февраля 1935 г. Выступление коммуниста Плотицына, 4-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 119).

Одним из главных направлений воспитательной работы среди рабочих была борьба с нецензурной бранью (мат). Проблема обострилась зимой 1933/34 гг., когда на Метрострой прибыло много комсомольцев, среди метростроевцев возросла доля женщин, и многие комсомолки чувствовали себя неловко из-за громкой вульгарной брани коллег-мужчин. Многие мужчины, в том числе и комсомольцы, особенно когда поблизости оказывались женщины, скабрезно бранились, отпускали двусмысленные замечания или «острые» шуточки. В раздевалках и при спуске в шахту в давке мужчины часто давали волю рукам, доводя комсомолок до слез[118].

Комсомольские секретари старались воздействовать по крайней мере на комсомольцев, требуя прекратить нецензурную брань и грубые выражения, и устроили «культурную конференцию», посвященную этой проблеме[119]. В рамках социалистического соревнования рабочие и целые бригады давали обещания покончить с руганью[120]. Контроль за крепкими выражениями был возложен на коммунистов, которые во время работы делали замечание ругавшимся[121]. Впрочем, все усилия не давали существенного результата. В нерабочее время ругань смогли несколько убавить, но в шахтах она осталась повседневным явлением[122].

В остальном «культурно-массовая работа», по свидетельству комсомольцев и коммунистов, после первых трудностей принесла безусловный успех. «Верно, что и сейчас случаются попойки, но они не носят столь массового характера, как раньше», – полагал один партийный секретарь. У него сложилось впечатление, что общая культурность сказывалась и на отношении людей к работе[123]. Некоторые высказывания заставляют, впрочем, отнестись с сомнением к этим оптимистическим оценкам. «Юноши ведут себя ужасно, всюду плюют, бросают окурки на пол», – отзывалась одна комсомолка в конце

[118] Туннель в срок. 6 янв. 1935. № 4. С. 2; Ударник Метростроя на наклонной шахте 1–2. 22 авг. 1934. № 3–4. С. 2. Грубые выражения допускали, впрочем, не только мужчины, но и женщины (Стенограмма беседы с комсомолкой Никитиной, 7-я дистанция, 3 декабря 1934 г. // ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 29).

[119] Стенограмма беседы с комсомолкой Шаховой, шахта 13 бис, 1 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 138).

[120] Стенограмма совещания у Шаширина, 28 февраля 1935 г. Выступление профорга Федорова, 4-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 84).

[121] Стенограмма беседы с коммунистом Титовым, шахта 18, 1 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 321. Л. 24–25).

[122] То же с комсомолкой Устиновой, шахта 18–18 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 377. Л. 159).

[123] То же с партийным секретарем Будкиным, дистанция 5–6 бис, 7 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 343. Л. 54).

октября 1934 г. о поведении своих коллег на вечере культуры в доме профсоюзов[124]. В марте 1935 г. «Ударник Метростроя» сообщал об ослаблении культурной работы в барачных поселках. Снова участились случаи пьянства и драки, «красные уголки» отчасти использовались под жилые комнаты, возле рабочего клуба шлялись хулиганы, и комсомольцы ничего не могли с этим поделать[125].

Б) Ликвидация безграмотности, образование, система политического просвещения

Многие метростроевцы сначала должны были научиться читать, прежде чем думать о дальнейшем политическом образовании. Эта область находилась в компетенции профсоюза. Уже в феврале 1932 г. на Метрострое возник «кружок по ликвидации безграмотности» («ликбезкружок»)[126]. В июле 1932 г. посланная профсоюзом в поселок Лось культурная бригада обнаружила среди тамошних рабочих 19 % неграмотных и 20 % полуграмотных[127]. «Ударник Метростроя» в номере от 4 декабря 1932 г. поместил специальную «страничку полуграмотного», которая, впрочем, осталась единичным явлением. Страничка была набрана более крупным шрифтом и сообщала о мерах по обучению неграмотных и малограмотных: всего в ней шла речь о 1307 неграмотных и малограмотных, из которых 310 обучались в школах, а 644 – в кружках ликбеза. Среди прочих здесь были и представители национальных меньшинств, причем особенно много татар (см. табл. 37).

Таблица 37

Ликвидация неграмотности на Метрострое, 1932 г.[128]

	Неграмотные	Полуграмотные	Всего	Обучались в школе	Обучались в кружках ликбеза
Русские	270	789	1059	263	505
Другие национальности	97	151	248	47	139
Всего	367	940	1307	310	644

[124] То же с комсомолкой Сухановой, шахта 10–11, 25 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 125).

[125] Ударник Метростроя. 14 марта 1935. № 59. С. 3.

[126] Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою за февраль 1932 г. (ГА РФ. Ф. 7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 43).

[127] ЦК профсоюза Желдоршоспортстроя. Материал о состоянии культурной работы на строительных участках Метростроя, 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 139. Л. 16–17, 43).

[128] Ударник Метростроя. 4 дек. 1932. № 40. С. 3.

Примерно в то же время профсоюзный статистик зафиксировал на Метрострое 819 неграмотных и 733 полуграмотных, из которых лишь 815 занимались в 45 кружках ликбеза под руководством «культармейцев». При этом речь шла только о статистически учтенных неграмотных. Профсоюзный комитет жаловался на слабую поддержку со стороны начальников шахт, которые не предпринимали никаких мер для выявления на своем участке не умеющих читать и писать[129]. Реальное число неграмотных было намного выше. При разработке плана культурной работы на 1934 г. профком исходил из цифры 2250 неграмотных и 5 тыс. малограмотных рабочих[130]. К тому же порядку величин приближались данные отдела образования Метростроя, из которых следует, что даже во второй половине 1934 г. только часть зарегистрированных неграмотных посещала кружки ликбеза (см. табл. 38). Среди призванных в 1934 г. в Красную армию метростроевцев 1912 года рождения неграмотными и малограмотными были 28 %[131].

Таблица 38

Ликвидация безграмотности на Метрострое, 1933–1934 гг.[132]

Временной период	Зарегистрировано неграмотных	Зарегистрировано полуграмотных	Неграмотных, занимающихся в кружках ликбеза	Полуграмотных, занимающихся в кружках ликбеза
Вторая половина 1933 г.	1660	1763	415	970
Первая половина 1934 г.	1547	5182	464	1734
Вторая половина 1934 г.	1872	6478	1121	3727

Просветительская работа профсоюзов концентрировалась в крупных барачных поселениях. В Лоси уже в 1932 г. были организованы маленькая библиотека и читальня, которые, впрочем, плохо снабжались книгами и газетами. «Красные уголки» в бараках в начальный

[129] Профсоюзный комитет Метростроя. Отчет о культурной работе за 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 174. Л. 20). Ср. также: Ударник Метростроя. 27 июня 1933. № 111. С. 2.

[130] Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол 4, 27 января 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 273).

[131] Ударник Метростроя. 4 февраля 1934. № 29. С. 4.

[132] Отдел кадров Метростроя. Записка о ликвидации безграмотности, б/д [май 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 302. Л. 1).

период действовали лишь номинально и часто использовались как спальни[133].

В июне 1932 г. ЦК профсоюза Желдоршоспортстроя направил культурную бригаду в поселок Лось. Бригада застала библиотеку в полном беспорядке, поэтому удвоила библиотечный фонд до 3 тыс. томов и выписала 22 газеты и 12 журналов. 30 рабочих в качестве «библиотечного актива» были приписаны к отдельным баракам и несли дежурство в библиотеке. Некоторые из них прошли инструктаж на пятидневных учебных курсах. В поселке действовал теперь центральный «красный уголок», возглавляемый специальным инструктором, который курировал также 30 «красных столов» в бараках. Под «красным столом» имелась в виду уменьшенная копия «красного уголка». В среднем один «красный стол» приходился на 3–4 барака. Радиоприемников было немного, а там, где они имелись, рабочих не собирали для коллективного прослушивания передач. Для оживления культурно-массовой работы профсоюз послал на Метрострой с 1 июля 1932 г. сроком на полтора месяца новую культурную бригаду в составе культорга, библиотекаря, руководителя кружка ликбеза, радиоспециалиста и антирелигиозного агитатора. Радиоспециалист установил в бараках 160 «тарелок»-репродукторов[134].

К концу 1932 г. на Метрострое имелся рабочий клуб, пять «красных уголков», заслуживающих такого названия, один «радиоузел», обслуживавший громкоговорители в бараках, и передвижная киноустановка для демонстрации фильмов[135]. «Культурно-массовая работа» на Метрострое характеризуется отсутствием планового начала и мелочностью, отмечалось в докладе профсоюза за апрель 1933 г. Комитеты профсоюза на строительных участках провели беседы в бараках о январском пленуме ЦК ВКП(б), организовали доклады медиков о гигиене и профилактике заболеваний, а также проводили лыжные прогулки и экскурсии, но вся эта работа развивалась без общей концепции. Не были использованы важные темы, такие как приход Гитлера к власти в Германии, для политической активизации рабо-

---

[133] Метрострой. Отчет перед МГКК РКИ о выполнении плана на 1932 г., декабрь 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 395. Л. 56).

[134] ЦК профсоюза Желдоршоспортстроя. Материал о состоянии культурной работы на строительных участках Метростроя, 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 139. Л. 12–43); Отчет президиуму ЦК профсоюза Желдоршоспортстрояй, б/д (там же.Л. 54–56).

[135] Профком Метростроя. Отчет о культурно-массовой работе за 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 174. Л. 19).

чих. Культурная работа возложена на собственных немногих функционеров, и без того перегруженных обязанностями[136].

В начале июля 1933 г. в барачных поселках Метростроя действовали 5 «баз культуры» и столько же рабочих клубов, 26 «красных уголков», 78 «красных столов», три радиоузла, в 60 бараках были установлены радиорепродукторы, 18 стационарных библиотек с общим фондом в 7850 томов, 45 передвижных библиотек, три передвижных киноустановки и стационарный пункт демонстрации кинофильмов в Лоси[137]. Клубы, впрочем, походили скорее на сараи, чем культурные учреждения, и были настолько грязны и неуютны, что едва ли кто из рабочих заходил сюда. В «красных уголках» недоставало литературы, имеющиеся в наличии газеты были старыми. «Красные столы» вообще практической ценности не имели. Культурная работа в бараках почивала во сне, поскольку профком стройки неверно направлял работу «культтроек» в бараках. «Ударник Метростроя» требовал от культурного сектора профкома Метростроя, организованного в марте 1933 г., активизировать наконец культурно-массовую работу[138].

ЦК профсоюза взял под опеку профком Метростроя в деле обеспечения «красных уголков» и рабочих клубов инвентарем и литературой. 22 профсоюзных деятеля были подготовлены на 6-недельных курсах для работы в качестве культоргов, в поселки Метростроя на два месяца была послана «бригада писателей» в составе двух человек. В Лоси, кроме того, был оборудован «технический кабинет», который использовался для занятий слушателей курсов[139]. Профком Метростроя все же в 1933 г. провел 450 экскурсий по музеям Москвы, в которых приняло участие 6 тыс. метростроевцев[140].

Насколько жизнеспособными окажутся «культурные» учреждения, зависело от местных руководителей. В комсомольском бараке поселка Фили уже в ноябре 1933 г. имелся «красный уголок» с хорошим подбором литературы и газет, а также радиорепродуктор. В бараке было даже пианино, губная гармоника и ансамбль балалаечников. Восемь раз в месяц в бараке демонстрировались кинофильмы,

[136] ЦК профсоюза Желдоршоспортстроя. Отчет о культурной работе на 5 участке Метростроя, б/д [апрель 1933 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 139. Л. 260–261).

[137] Ударник Метростроя. 3 июля 1933. № 116. С. 2; Профком Метростроя. Отчет о культурно-массовой работе за 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 174. Л. 19).

[138] Ударник Метростроя. 27 июня 1933. № 111. С. 2.

[139] Центр политического просвещения при ЦК профсоюза Желдоршоспортстроя. Обзор работы в 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 185. Л. 23–25).

[140] Профком Метростроя. Отчет о культурно-массовой работе за 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 174. Л. 22).

все комсомольцы подписались на газеты[141]. Совершенно иная ситуация сложилась к февралю 1934 г. в бараках на Потешной ул.: хотя там имелась культурная база для культурного обслуживания 1,5 тыс. обитателей барачного поселка, но тем не менее работа была поставлена плохо, поскольку культтройки держались обособленно, а культорги бездействовали[142].

Прибытие на стройку комсомольцев и усиление организационного влияния на Метрострое партии, комсомола и профсоюзов оживили с зимы 1933/34 гг. и культурно-просветительную работу. Создавали кружки всеобщего просвещения, которые, впрочем, не слишком активно посещались[143], райкомы партии открывали вечерние школы, где занятая на Метрострое молодежь могла получить среднее образование. Комсомольцы хотя и обнаружили к ним интерес, но многие слишком уставали после работы, чтобы еще учиться[144]. Партсекретарь шахты 22 осенью 1934 г. отмечал, что 40 % его рабочих тем или иным способом посещают курсы и образовательные учреждения. Процент этот превышал долю коммунистов и комсомольцев на данной шахте. Партсекретарь вместе с рабочими посетил Музей революции, Политехнический музей, авиационную выставку, выставку «20 лет империалистической войны», планетарий и вагоностроительный завод в Мытищах, где изготавливался подвижной состав метрополитена[145]. На ряде шахт для желающих были открыты кружки по математике, физике, географии или изучению немецкого языка[146].

В августе–сентябре 1934 г. на шахтах 12 и 21 открылись «культурные университеты», где в интересной и доступной форме метростроевцам рассказывали о новых научных и технических достижениях, рабочих знакомили с произведениями классической литературы[147]. Видные политики и известные ученые выступали здесь с докладами[148].

---

141 Ударник Метростроя. 3 ноября 1933. № 218. С. 3.

142 Там же. 4 февр. 1934. № 29. С. 3.

143 Стенограмма беседы с коммунистом Титовым, шахта 18 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 321. Л. 26).

144 То же с комсомолкой Никитиной, 7-я дистанция, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 37–38).

145 То же с партийным секретарем Розенбергом, шахта 22–22 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 53).

146 ЦК ВЛКСМ. Отчет о работе комсомольской организации шахты 21–21 бис, 9 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 191); Стенограмма беседы с комсомольцем Кучеренко, шахта 21 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 156).

147 Ударник щита. 17 сент. 1934. № 10. С. 2; Рабочая Москва. 1 авг. 1934. № 178. С. 4.

148 Бухарина. 1991. С. 4.

Собственно ядро образовательной работы представляло собой политическое просвещение. Единственной его формой являлись политические беседы, которые коммунисты и комсомольцы вели со своими сослуживцами. В отношении представителей национальных меньшинств не было и такой возможности, поскольку они едва понимали по-русски. В сентябре 1932 г. отдел агитации Московского горкома партии направил на Метрострой 19 агитаторов, которые были призваны вести «политпросветработу» среди рабочих нерусской национальности. Имелись в виду татары, мордвины, чуваши, для работы с которыми привлекли из различных учреждений русских, знающих языки нацменьшинств[149].

В июне–июле 1933 г. горком партии откомандировал на Метрострой для работы и среди русских рабочих группу пропаганды в составе 43 агитаторов. Партком Метростроя обязывался подготовить минимум 100 квалифицированных пропагандистов из числа членов партии трудового коллектива[150]. Центральный комитет профсоюза Желдоршоспортстроя основал на Метрострое агитационный кукольный театр[151].

Важнейшей формой политического просвещения служили «политдни» или «партдни». В апреле Московский горком партии призвал все партячейки Москвы дважды в месяц проводить «партдень». Эти мероприятия проходили в духе кампании и касались актуальных событий. Обычно речь шла о коротком собрании, которое часто созывалось в обеденный перерыв в столовой, или о коллективном чтении газет вслух с последующим обсуждением прочитанного в бараках. В ходе «политдней» до сведения рабочих доводились важные решения партии, разъяснялись речи партийных вождей и проблемы внешней политики, а также последствия пленума ЦК для повседневной работы[152]. За неделю до «политдня» в бригадах собирали вопросы рабочих с тем, чтобы выступавший мог построить доклад применительно к интересам участников[153].

---

149 Отдел агитации МГК ВКП(б). Записка, 16 сентября 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 164. Л. 1).

150 Секретариат МГК ВКП(б). Протокол 72, 17 июля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 3. Д. 32. Л. 58–59, 72–73).

151 Центр политического просвещения при ЦК профсоюза Желдоршоспортстроя. Обзор работы в 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 185. Л. 23–25).

152 Merridale. 1990. P. 155–156; Schröder. 1988. S. 283–284; Профком Метростроя. Отчет о культурно-массовой работе за 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 174. Л. 20).

153 Стенограмма беседы с парторгом Липманом, 8-я дистанция, 7 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 85).

Профком Метростроя в отчете за 1933 г. отмечал, что в течение года с 8 тыс. рабочих проведено 714 политбесед, 932 рабочих принимали участие в работе 40 общеполитических кружков и 57 рабочих – двух профсоюзных кружков. На майский праздник 1933 г. на улицу вышли 12 тыс. метростроевцев; за время агитационной кампании в пользу индустриального займа было устроено множество представлений агитационных бригад и кукольного театра. 138 лекций посетили 20 тыс. чел., на 25 вечерах вопросов и ответов присутствовало 4,5 тыс. чел., на 16 заседаниях «агитационного суда» (агитсуд) – 4 тыс.[154]

Эти цифры, впрочем, не должны вводить в заблуждение относительно того, что система политпросвета в 1932–1933 гг. работала эффективнее других. Качество политбесед порой оставляло желать лучшего, рабочие неохотно принимали агитаторов и задавали им по-крестьянски каверзные вопросы[155]. Политкружки и лекции слабо посещали даже сами комсомольцы и коммунисты. Многие пропагандисты не могли дать внятного ответа на поставленные вопросы или монотонно зачитывали текст, вгоняя слушателей в сон. Педагогически умелые кадры среди агитаторов были исключением. Они оживляли занятия демонстрацией карт, показом фильмов, экскурсиями и чтением художественной литературы, за что были вознаграждены деятельным участием слушателей в процессе обучения[156]. В целом же явно не хватало подготовленных агитаторов и помещений. Доходило до того, что два комсомольских вожака в «красном уголке» одного барака попеременно в течение суток провели занятия 12 кружков[157].

Действительный подъем политического просвещения наметился впервые в марте–апреле 1934 г., после передачи партийных и комсомольских организаций шахт и дистанций в ведение районных комитетов. На всех шахтах были открыты политические кружки по изучению решений XVII съезда ВКП(б). Руководили ими подготовленные пропагандисты с предприятий-шефов Метростроя. Большинство членов кружков и слушателей курсов являлись членами партии и комсомола. В принципе, деятельность кружков была

---

154 Стенограмма беседы с парторгом Липманом, 8-я дистанция, 7 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 20–23). Из источников не вполне ясно, что именно следует понимать под названием «агитсуд».

155 Старостин, Марьяновский. 1935. С. 38.

156 Ударник Метростроя. 26 марта 1933. № 36. С. 3.

157 Стенограмма беседы с комсомольцем Хохряковым, 9 мая 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 24).

ориентирована также на беспартийных рабочих, но те не проявили интереса к участию. Беспартийных рабочих удавалось «охватить» скорее в рамках «политдней», вечеров ударников, с помощью докладов и личных бесед, коллективной читки газет и прослушивания радиопередач, экскурсиями в музеи и на выставки, походами в кино или театр. Подобные способы проведения досуга лучше способствовали сближению беспартийных рабочих с партией, чем теоретические лекции и занятия политкружков[158]. Последние хотя резко выросли количественно в 1934 г. – только на шахте 18–18 бис к декабрю 1934 г. действовало 26 политических кружков с 450 членами, – но оставались все же на низком уровне, часто распадались, посещаемость была низкой, а проходили занятия в неприспособленных помещениях[159].

Коллективная читка газет была введена и на рабочих местах. Она проходила до или после работы или же во время обеденного перерыва. Бригадам были приданы специальные чтецы и политические руководители обсуждения[160]. Если верить свидетельствам парторгов и инструкторов, им удавалось привлечь к совместной читке газет до 60 % беспартийных рабочих. Для татар доставлялись газеты на их родном языке и устраивались отдельные читки[161]. «Ударник Метростроя» также настаивал на расширении практики чтения газет, так как опыт показал, что это мероприятие пользуется успехом у рабочих[162].

Для партийных и комсомольских организаторов были открыты специальные курсы в Коммунистическом университете им. Свердлова[163]. Для кандидатов в члены партии имелась «кандидатская школа»[164], для активистов – «школа низшего партийного актива»,

---

[158] Ср.: то же с партсекретарем Рыбаковым, шахта 31–32 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 69–70).

[159] То же с парторгом Бакулиным, 8-я дистанция, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 185); Ударник Метростроя. 11 сент. 1934. № 2126. С. 2; ЦК ВЛКСМ. Отчет о работе комсомольской организации шахты 18–18 бис, 7 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 185). Схожая ситуация сложилась на шахте 21–21 бис: ЦК ВЛКСМ. Отчет о работе комсомольской организации шахты 21–21 бис, 9 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 190–201).

[160] Стенограмма беседы с парторгом Липманом, 8-я дистанция, 7 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 80).

[161] То же с парторгом Кнутовым, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 98); то же с инструктором Азановой (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 24–25).

[162] Ударник Метростроя. 28 мая 1934. № 122. С. 3.

[163] Стенограмма беседы с парторгом Бакулиным, 8-я дистанция, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 184).

[164] Стенограмма совещания у Шаширина, 28 февраля 1935 г. Выступление коммуниста Олейникова (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 91).

которая, впрочем, очень плохо посещалась[165]. Часто случалось, что подвергались осуждению даже коммунисты и комсомольцы, которые отсутствовали или нерегулярно принимали участие в различных мероприятиях политпросвета[166]. Распределенные между ними тексты они не читали дома, текучесть слушателей на курсах и в кружках была столь велика, что руководителям постоянно приходилось иметь дело с новыми участниками занятий[167].

Аналогичная ситуация сложилась в системе общего образования и расширения культурного горизонта рабочих: «Мы в обязательном порядке требуем от каждого коммуниста, чтобы он работал над своим культурным уровнем, ежедневно читал газеты, обогащал свои знания чтением художественной литературы», – разъяснял парторг, оговариваясь при этом, что у большинства на это не хватает времени[168]. Он сам в свободное от работы время был настолько перегружен партийными заданиями, что время для чтения находил лишь в трамвае. При этом партийный функционер все же обязан быть культурно образованным и работать над собой, так как он является «в не меньшей степени инженером человеческих душ, чем писатель»[169].

В ходе проведенного в июле 1934 г. «Ударником Метростроя» опроса 50 партийных деятелей большинство признало́сь, что у них нет времени для чтения. «Каждый метростроевец обязан знать произведения классической литературы», – требовал «Ударник Метростроя»[170].

Коммунисты и комсомольцы по очереди отчитывались перед комитетом комсомола или партии о том, как они «работают над собой», что читают, как часто ходят в театр или кино, регулярно ли участвуют в мероприятиях системы политпросвещения[171]. После заслушивания персональных отчетов партийные секретари давали коммунистам наказ регулярно посещать политзанятия, читать га-

---

165 Ударник Метростроя. 9 авг. 1934. № 184. С. 2.

166 Стенограмма беседы с инструктором Азановой (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 31).

167 Партком 8-й дистанции. Заседание по вопросу политического просвещения осенью 1934 г., б/д (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 26–27).

168 Стенограмма беседы с парторгом Липманом, 8-я дистанция, 26 сентября 1934, 4 и 7 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 26–27).

169 Там же. Л. 32.

170 Ударник Метростроя. 26 июля 1934. № 172. С. 3.

171 Стенограмма беседы с парторгом Липманом, 3-я дистанция, 11 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 20); то же, 7 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 131). Ср.: Гл. VI. 5.

зеты и определенные литературные произведения, ходить в кино и повышать уровень политического образования[172]. Отдельные коммунисты были исключены из партии по причине политической неграмотности и «хвостов» в политкружках[173].

При проверке знаний членов политкружков осенью 1934 г. выяснилось, что лишь немногие действительно понимали, что они читали или слышали, и что у большинства коммунистов политический багаж ограничивался несколькими лозунгами[174]. Вот характерный диалог между бригадиром Максимовым и парторгом Липманом:

«*Максимов:* Нет ни одной темы, которую бы я хорошо усвоил. На дому я не прорабатывал. У меня нет совсем свободного времени. Я далеко живу, в Марьиной роще. Приходится долго ехать, тратить много времени на проезд. Посещать аккуратно кружок не имел возможности, так как нет времени.

Липман: Во сколько же Вы кончаете работу, разве Вас задерживают?

Максимов: В 5 часов. Пока доедешь домой...

Липман: Это очень плохо, надо над собой работать. Что такое Версальский мир?

Максимов: Версальский мир был заключен...

Липман: Что такое Антанта?

Максимов: ...

Липман: Кто был сторонником Германии в империалистическую войну?

Максимов: ...

Липман: Читаете ли Вы газеты?

Максимов: Я читаю, не систематически, дома над собой не работаю. Нет времени.

Липман: Ну, а журнал «Большевик» читали?

Максимов: Нет, не читал совсем, я журналов вообще не читаю.

Липман: Ну, а скажите, какую художественную литературу Вы читали?

Максимов: Литературы мало читал. Не помню что, но читал.

---

172 Стенограмма беседы с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 31–32); то же с парторгом Липманом, 8-я дистанция, 7 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 75); Бюро партячейки при руководстве Метростроя. Протокол 10, 4 апреля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 2. Л. 48).

173 Стенограмма совещания у Шаширина, 28 февраля 1935 г. Выступление коммуниста Синицына (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 73).

174 Партком 8-й дистанции. Заседание по вопросу политического просвещения осенью 1934 г., б/д [приложение к стенограмме беседы с парторгом Липманом, 7 апреля 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 46–54).

Липман: Почему бы тебе не проглядывать газеты в трамвае, когда едешь? Ты говоришь, что тебе далеко ехать, так ты бы мог всю «Правду» прочитать.

Максимов: На 47 (номере трамвая. – *Д. Н.*) не только читать, даже ехать невозможно.

Липман: Вот ты бригадир. Ну, а если к тебе обратятся беспартийные товарищи с вопросом, ты даже объяснить им ничего не сможешь.

Максимов: В моей бригаде не было случаев, чтобы мне задавали вопросы на политические темы. Я беседую только тогда, когда имею литературу, а так никогда не беседую.

Липман: А теперь скажи, кто сейчас стоит у власти в Италии?

Максимов: Не знаю.

Липман: Какой же ты коммунист, если не знаешь, что у власти стоит Муссолини, основатель фашизма. – Ты очень плохо занимался над собой. Другой беспартийный рабочий знает больше тебя, ты не ответил ни на один вопрос, а если и старался ответить, то очень смутно»[175].

В) Художественная самодеятельность, литературные кружки, культурное шефство

Большим успехом среди метростроевцев пользовались кружки художественной самодеятельности и литературные объединения. С их помощью комсомолу и профсоюзу удалось установить контакт с беспартийными рабочими[176]. Весной 1935 г. от 1,5 до 2 тыс. метростроевцев занималось в таких кружках, где они спорили о литературных произведениях, писали стихи, устраивали спектакли, занимались музыкой, танцевали, рисовали или играли в шахматы. У Метростроя среди прочего имелся собственный симфонический оркестр, множество джазовых оркестров, ансамблей исполнителей на балалайке и домре, струнный ансамбль югославских рабочих, ансамбль баянистов, кукольный театр, драматический театр, русский и татарский хоры, а также балетная труппа[177].

---

175 ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315 Л. 49–50.

176 ЦК ВЛКСМ. Отчет о работе комсомольской организации шахты 21, 11 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 199).

177 Стенограмма беседы с председателем профкома Метростроя Осиповым (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 22–23); Осипов, Марьяновский. 1935. С. 130; Ударник Метростроя. 12 ноября 1934. № 263. С. 4. Джаз-оркестр 1930-х гг. в СССР не исполнял джаз в узком смысле слова, а являлся собственно небольшим эстрадным оркестром, обычным в то время и в Западной Европе, игравшим весьма пестрый репертуар.

Почти на каждой шахте и дистанции действовал кружок художественной самодеятельности. Например, на шахте 18–18 бис в начале декабря 1934 г. 51 рабочий принимал участие в трех кружках (театральном, музыкальном, литературном)[178], на шахте 21–21 бис 208 рабочих занимались в 12 кружках (математическом, физическом, немецкого языка, театральном, школе танцев[179], оркестре смычковых и духовых инструментов, радиокружке, кружке джаза). Устраивались вечера художественной самодеятельности, проводились «олимпиады», «спартакиады» и другие соревнования[180].

Впрочем, большинство кружков было открыто относительно поздно, летом 1934 и особенно зимой 1934/35 гг., т. е. к тому времени, когда основной объем работ уже был завершен. Партия никогда не проявляла особой заботы об этом культурном движении, и профсоюзы поначалу также относились к нему пренебрежительно.

Культурная инициатива начиналась довольно скромно. В сентябре 1932 г. при редакции «Ударника Метростроя» основали литературный кружок. Каждые десять дней члены кружка собирались и знакомили друг друга со своими литературными опытами. Однако вне редакции газеты интереса к кружку не было, так что начинание не пользовалось поддержкой[181].

В июле 1933 г. новый профком Метростроя повел дело иначе. Прежнее руководство профсоюза не понимало значения художественной самодеятельности для коммунистического воспитания рабочих и ни разу не регистрировало сотни музыкантов. Последние в руках партийной и профсоюзной организации, как теперь провозглашалось, могли стать мощной силой. Профком совместно с комитетом комсомола и редакцией газеты «Ударник Метростроя» постановил провести конкурс участников художественной самодеятельности. Цель его заключалась в том, чтобы объединить множество музыкантов, проживавших в бараках, и «поставить их на службу выполнения производственного плана». Впредь они должны исполнять не «всевозможное музыкальное барахло, которое

---

[178] ЦК ВЛКСМ. Отчет о работе комсомольской организации шахты 18–18 бис, 7 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 186).

[179] В 1920-х гг. публичные танцы были в СССР запрещены как непролетарская форма досуга, но в начале 1930-х гг. были вновь разрешены. Снова открылись танцзалы, куда стекалась масса народа (Вечерняя Москва. 27 сент. 1932). Цит. по донесению германского посольства в Москве от 4 октября 1932 г. (PA AA, Botschaft Moskau 68).

[180] ЦК ВЛКСМ. Отчет о работе комсомольской организации шахты 21–21 бис, 9 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 191).

[181] Ударник Метростроя. 15 ноября 1932. № 34. С. 4.

обычно играют в кабаках», а петь «наши советские революционные песни»[182].

Эта неловкая в целом попытка приставить музыкантов к делу выполнения производственного плана не оставила следов. Во всяком случае, в «ударнике Метростроя» вплоть до июня 1934 г. ничего не печаталось по этому поводу. Впоследствии более важной, по сравнению с музыкой, оказалась литература. В связи с началом проекта «История метро»[183] в июле 1933 г. на шахтах и дистанциях были основаны литературные кружки[184]. В декабре 1933 г. «Ударник Метростроя» впервые поместил литературную страницу, где были опубликованы стихотворения и четверостишия, написанные метростроевцами[185]. К марту 1935 г. всего вышло семь номеров с литературной страничкой.

В марте 1934 г. состоялась двухдневная встреча авторов – рабочих Метростроя. Писатели Л. Н. Сейфуллина, В. П. Катаев, Е. Зозуля, А. И. Безыменский и А. А. Сурков[186] дали авторам-рабочим советы по составлению дневников и написанию истории их строительных участков. Два языковеда провели для рабочих семинар по языку и стилистике. В конце июля 1934 г. редакция «Ударника Метростроя» повторно собрала авторов. На встрече было принято решение провести литературное соревнование и подписан приветственный адрес предстоящему съезду советских писателей: «Мы желаем вам, товарищи писатели, видеть нашу стройку не только по праздникам. Мы хотим, чтобы вы пришли к нам в рабочие будни, поговорили бы с нами в кружках о темах, которые нас волнуют»[187].

К тому времени уже 120 метростроевцев являлись членами литературных кружков, и «Ударник Метростроя», как и другие производственные газеты, регулярно публиковал их стихи[188]. Некоторые авторы-метростроевцы даже получили возможность выступить со своими произведениями по радио[189]. 15 августа 1934 г. делегаты съез-

---

182 Ударник Метростроя. 26 июля 1933. № 135. С. 2.

183 См. Гл. VII. 4В.

184 Рабочая Москва. 27 июля 1933. № 173. С. 4.

185 Ударник Метростроя. 13 декабря 1934. № 34. С. 4.

186 Лидия Николаевна Сейфуллина (1889–1954), Валентин Петрович Катаев (1897–1986), Александр Ильич Безыменский (1898–1973), Алексей Александрович Сурков (1899–1983).

187 Ударник Метростроя. 6 марта 1935. № 53. С. 2 (ретроспективный обзор). На первом съезде советских писателей в августе 1934 г., в котором приняли участие некоторые известные западные литераторы, был образован Союз советских писателей. Съезд обозначил окончательный поворот советской литературы к «социалистическому реализму» (см.: Hildermeier. Geschichte der Sowjetunion. 1998. S. 567).

188 Ударник Метростроя. 6 марта 1935. № 53. С. 2.

189 Там же.

да писателей посетили строительство метро и спустились в шахту № 18[190]. Два дня спустя вышел первый выпуск «Литературной газеты Ударника Метростроя»[191].

Инструктором «литературно-массового движения» на строительстве метро был назначен поэт Д. И. Морской [Малышев][192]. Члены 11 литературных кружков встречались еженедельно, обсуждали выступления на съезде писателей Горького, Бухарина и Алексея Толстого[193], полемизировали о творчестве классиков и современных поэтов, о языке и стиле, о литературном оформлении газеты, о ценности прочитанных литературных произведений, о театральных постановках и фильмах, которые просмотрели, и о собственных литературных опытах. В бараках и клубах устраивались литературные вечера, на которых авторы-рабочие читали свои произведения. Лучшие члены литературных кружков дополнительно посещали трижды в месяц занятия «литературного актива» при редакции «Ударника Метростроя». Занятия здесь вел писатель И. А. Батрак [Козловский], а сам «актив» представлял собой разновидность литературного кружка более высокого уровня. «Литературный актив» проводил публичные литературные вечера, в которых принимали участие и профессиональные писатели, такие как А. И. Безыменский, В. М. Инбер или В. П. Ставский[194].

---

190 Ударник Метростроя. 16 авг. 1934. № 190. С. 1.

191 Литературная газета Ударника Метростроя. Издание ежедневной газеты «Ударник Метростроя». М.: 1934–1935. Всего вышло четыре выпуска, последний в январе 1935 г.

192 Журавлев. Феномен. 1997. С. 200.

193 Максим Горький [Алексей Максимович Пешков] (1868–1936) поддерживал большевиков еще до Первой мировой войны, но в 1921 г. покинул Советскую Россию, вступив в конфликт с Лениным. В 1924–1931 гг. жил и работал в Италии. В 1931 г. возвратился в Москву, фактически оказался на службе у Сталина и в качестве основателя «социалистического реализма» был прославлен и обласкан властью. Обстоятельства его смерти не вполне ясны. Николай Иванович Бухарин (1888–1938) в 1917–1929 гг. состоял членом ЦК большевистской партии и являлся главным редактором газеты «Правда». В 1929 г. он был исключен Сталиным из ЦК по обвинению в «правом уклонизме», но остался в общественной жизни, среди прочего был одним из официальных докладчиков на Съезде писателей 1934 г., работал в качестве редактора «Известий» (1934–1936). В 1938 г. приговорен к смертной казни на одном из показательных процессов. Алексей Николаевич Толстой (1883–1945), по происхождению граф, после революции эмигрировал в Берлин и Париж, в 1923 г. вернулся в Россию, служил режиму в качестве прикрытия на международных конгрессах. В своих произведениях прославлял Сталина и был за это награжден Сталинской премией.

194 Морской, инструктор «литературно-массового движения» на Метрострое. План работы для руководителей литературных кружков, б/д [лето 1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 224. Л. 1–2). Вера Михайловна Инбер (1890–1970) была лирической поэтессой, Владимир Петрович Ставский [Кирпичников] (1900–1943) являлся одним из ведущих литературных функционеров, с 1928 г. – секретарь Ассоциации пролетарских писателей (РАПП), позднее входил в правление Союза писателей.

Первый такой вечер состоялся в сентябре 1934 г. в Политехническом музее и был посвящен итогам съезда советских писателей[195].

В ходе литературного соревнования 80 авторов-рабочих представили 165 сочинений. 11 лучших были отмечены премией и опубликованы в литературном приложении к «Ударнику Метростроя». Жюри конкурса, впрочем, решило не присуждать первую премию, поскольку ни одно из произведений до конца не отвечало высоким требованиям[196]. Параллельно с литературным соревнованием на шахте 13–14 был объявлен конкурс на лучшую песню метростроевцев. Из множества присланных текстов два были признаны заслуживающими переложения на музыку. Песня на слова Григория Кострова, одного из самых плодовитых авторов Метростроя, быстро завоевала популярность и стала своего рода гимном метростроевцев[197].

В январе и мае 1935 г. профсоюз строителей железных дорог и метрополитена выпустил два тома произведений литературного творчества рабочих-строителей[198]. В них были представлены избранные авторы-рабочие, а их произведения критически проанализированы и оценены:

«Том является подборкой лучших рабочих. Он показывает, как быстро выросли молодые рабочие, но также и то, что они должны еще многому учиться, поскольку они несут ответственность не только за свой рост, но и за культурное развитие всех своих товарищей по работе. Молодые авторы должны нести в рабочие массы произведения советских писателей и классиков, воспитывать в них коммунистическое отношение к труду и ненависть к капиталистическим эпигонам, пробуждать интерес к художественному слову»[199].

Опубликованные тексты представляли собой по преимуществу стихи и короткие рассказы. В них лирически описывалась работа на строительстве метро, ее героизировали или стилизовали как радостное событие. Множество стихов касалось просто любовных отношений, которые плавно перетекали в романтику строительства. Из мно-

---

[195] Ударник Метростроя. 6 марта 1935. № 53. С. 2.

[196] Там же. 24 окт. 1934. № 249. С. 3.

[197] Первые две строфы приведены в эпиграфе к гл. IV. Костров, родившийся в 1914 г. в Москве в семье рабочего, окончил семиклассную среднюю школу и был мобилизован на Метрострой как заводской рабочий. На строительстве метро он работал проходчиком на шахте 13–14 (Литературное творчество. 1935. Т. 1. С. 4).

[198] Литературное творчество 1935. В мае 1935 г. вышел в свет и третий, больший по объему труд: Сборник литкружковцев Метростроя. 1935. С. 88.

[199] Литературное творчество. 1935. Т. 1. С. 3.

жества стихов воспроизведем здесь два противоположных по жанру образца[200]:

МЕТРОСТРОЕВКЕ

Мы с тобою сегодня именинники.
Мы с тобой построили метро.
Поезда, гудя, идут по линии
И на стыках отбивают дробь.

Под твоей брезентовой одеждой
Знаю, кровь струится горяча,
Твои щеки розовы и свежи,
Ты сильна и широка в плечах.

Буду ждать тебя в подземном зале
У массивных мраморных колонн.
Там, где мы бетон с тобою клали.
Как придешь – усядемся в вагон.

А когда наш поезд тихо двинется
И помчится, убыстряя бег...
Я тебя поздравлю, именинница,
И тихонько притяну к себе.

М. Матросов

ПЕСНЯ

Мы от «Борца», от «Станколита»,
С «Богатыря» сюда пришли;
Чем наше время знаменито, –
Мы все с собою принесли.

И под землей, смиряя воды,
Врубаясь в крепость юрских глин, –
Подняли дерзостные своды,
Огни веселые зажгли.

Где невозможностью считали
Пройти подземный водоем, –

---

200 Литературное творчество. 1935. Т. 2. С. 4, 13. М. Матросов был рабочим на шахте 18.

Прошли кессоном и щитами,
Прошли и вышли напролом.

Колонны мрамором одели,
Пустили мягкие лучи, –
Чтоб с гордой радостью глядели
На наше дело москвичи.

Глубинным водоносным жилам
Бетоном залили нутро, –
Чтоб лучшим в мире пассажирам
Дать лучший на земле метро.

Во всей борьбе и дни и ночи,
Давая мужества пример,
Нас вел товарищ Каганович –
Наш первый друг и инженер.

Григорий Костров

Остальные виды художественного творчества начали развиваться с весны 1934 г. Инициатива исходила от комсомольцев шахты 21. Побуждающим к действию фактором стал тот способ проведения досуга, которого прежде придерживались рабочие, включая комсомольцев, а именно пьянство и драки. В апреле сменилось руководство комсомольской организации шахты, и новый секретарь комитета комсомола устроил вечер художественной самодеятельности, чтобы направить активность рабочих в разумное русло. Групорги выяснили, кто мог бы выступить. Заявки подали более 100 участников, на выступление пришло более тысячи зрителей. Ввиду такого успеха уже на следующий день организовали театральный кружок[201]. До июня 1934 г. были организованы новые вечера самодеятельности, а также отдельно конкурсы певцов, соревнования танцоров и декламаторов, а также шахматные турниры. 20 комсомольцев создали «джаз-банд»: шестеро играли на саксофоне, остальные обходились лейками, чайниками расческами и т. п. «инструментами» и при этом исполняли не только собственные композиции, но среди прочего даже увертюру к опере «Кармен»[202].

Во второй половине июня на всех шахтах и дистанциях прошел смотр художественной самодеятельности. Комиссии предстояло

[201] Стенограмма беседы с руководителем театрального кружка при шахте 21 Элькиндбардом (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 169–170).

[202] Ударник Метростроя. 17 июня 1934. № 140. С. 2.

выявить скрытые таланты среди метростроевцев. Свое умение представили 730 певцов, исполнителей на музыкальных инструментах, чтецов-декламаторов, акробатов, жонглеров, комиков, звукоподражателей, поэтов и танцоров. Во второй тур прошли 205 лучших. Победители же третьего тура были отобраны для участия в общемосковском конкурсе художественной самодеятельности[203].

Смотр талантов выявил удивительные достижения: среди 205 участников промежуточного тура оказалось 60 певцов. Токарь Васильев исполнил арию из оперы «Дон Джованни» Моцарта, слесарь Шалыкин спел арию из оперы «Князь Игорь» Бородина, инженер Шпис исполнял фрагменты также из «Князя Игоря» и опер Россини. Уборщица Гурова удостоилась похвального отзыва как «весьма одаренная певица и танцовщица». 40 метростроевцев декламировали стихи, 19 выступили с собственными литературными произведениями. Слабее были представлены исполнители на музыкальных инструментах. За исключением 11-летнего Миши Рагозина, который блестяще исполнил на баяне «Музыкальный момент» Шуберта, ни один из баянистов не оказался на должном уровне. Слесарь Лизаковский проявил необходимые на строительстве метро талант импровизации и умение выдерживать рекордный темп: когда незадолго до выступления у него украли самодельную скрипку, он в течение двух дней смастерил новую[204].

Хотя соревнование в целом прошло успешно, выявились и определенные недостатки: многие участники смотра были весьма одаренными людьми, но им недоставало квалифицированного руководства. На ряде шахт и дистанций профсоюз не включился в соревнование и не представил списки участников. Количество зрителей на каждом смотре (в пределах 150–220 чел.) оказалось ниже ожидаемого[205]. Лучшие участники конкурса были награждены книгами, патефонами, музыкальными инструментами и абонементами в Московскую филармонию. Некоторых послали учиться в консерваторию. Для содействия движению профком Метростроя в августе 1934 г. создал центральную студию художественной самодеятельности с рядом присоединенных к ней кружков[206].

В октябре 1934 г. при центральной студии оформился хор. На ежедневных занятиях в клубе Наркомата финансов участники хора не ограничивались исполнением народных, пропагандистских и песен

---

[203] Ударник Метростроя. 20 июня 1934. № 142. С. 4; 11 августа 1934. № 186. С. 4.

[204] Там же. 9 июля 1934. № 158. С. 3.

[205] Там же. 11 авг. 1934. № 186. С. 4.

[206] Там же.

советских композиторов, но занимались также постановкой голосов и музыкальной теорией. Хор прежде всего готовился к участию в революционных праздниках; крупное выступление было запланировано на церемонии открытия метрополитена[207]. К апрелю 1935 г. состав участников хора, призванного петь на открытии метро, вырос до 2 тыс. чел.[208] Участие в празднествах по случаю открытия метро имелось в виду и при создании других самодеятельных ансамблей[209].

В октябре 1934 г. на базе центральной студии был образован и ансамбль исполнителей на домрах. В сопровождении домры, мандолины, балалайки, гитары и др. инструментов разучивались произведения русских и европейских классиков[210]. Сюда принимали только тех метростроевцев, кто владел нотной грамотой. Для начинающих была открыта музыкальная школа[211]. В ноябре 1934 на Метрострое действовало уже 20 театральных кружков, 24 струнных ансамбля, 5 джазовых групп, 13 хоров, оперная труппа и географический кружок с общим числом участников 1,5 тыс. чел. (включая и членов 16 литературных кружков)[212]. На смотре талантов в июне 1934 г. не принимали участия рабочие иных национальностей, кроме русских, но в ноябре 1934 г. украинские рабочие сформировали собственный хор[213].

Если не брать в расчет зрителей на конкурсах художественной самодеятельности, то эта система творчества, сама по себе впечатляющая, охватывала все же только меньшую часть метростроевцев. В количественном отношении преобладали такие формы культурного проведения досуга, как посещения театров, концертов, кино и музеев. Хотя профком Метростроя уже в 1933 г. распределил среди метростроевцев 22 тыс. входных билетов на культурные мероприятия, организовал 450 экскурсий в музеи с 6 тыс. участников[214], а в 1934 г. еще более активизировал культурную работу, спрос здесь постоянно превышал предложение[215].

В марте 1934 г. профком постановил установить в культурном центре пос. Ворошилова в Лоси кинопроектор для демонстрации

---

[207] Ударник Метростроя. 18 окт. 1934. № 244. С. 4.

[208] Комсомольская правда. 29 апр. 1935. № 99. С. 4.

[209] Ударник Метростроя. 30 ноября 1934. № 140. С. 4.

[210] Там же. 30 окт. 1934. № 254. С. 4.

[211] Там же. 24 ноября 1934. № 273. С. 4.

[212] Там же. 12 ноября 1934. № 263. С. 4.

[213] Там же. 30 ноября 1934. № 278. С. 4.

[214] Профком Метростроя. Отчет о культурно-массовой работе за 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 174. Л. 22–23).

[215] ЦК ВЛКСМ. Отчет о работе комсомольской организации шахты 18–18 бис, 7 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 186).

звуковых фильмов. Ранее приходилось довольствоваться киноаппаратом для показа немого кино[216]. До конца 1934 г. во всех барачных поселках метростроевцев были устроены собственные кинозалы[217]. Отдел культуры профкома содержал в поселках обширный штат функционеров и, кроме того, заключил договоры с московскими театрами и парками культуры о свободном доступе для рабочих Метростроя. Тем не менее в мае 1934 г. «Ударник Метростроя» бил тревогу по поводу того, что в свободное от работы время метростроевцы предоставлены сами себе. В пос. Ворошилова культурная работа ограничивалась исключительно показом старых фильмов. В клубе поселка на Луговой ул. пригласили актеров театра Немировича-Данченко и заготовили 800 входных билетов, но из-за плохого оповещения на представление пришло только 30 зрителей. К тому же из поселков продолжали поступать сообщения о попойках среди рабочих[218].

В январе 1934 г. профсоюз договорился о проведении театральных представлений на шахтах и дистанциях, для их посещения рабочие получили контрамарки. Труппа театра устраивала для метростроевцев особые утренние спектакли или выступления в культурных центрах барачных поселков[219]. В октябре 1934 г. к реализации этой программы были привлечены и другие театры[220]. На шефских началах каждой дистанции и шахте был предоставлен кинотеатр, где резервировались места для метростроевцев[221]. В консерватории состоялось несколько концертов для ударников Метростроя[222]. Всего в течение 1934 г. для метростроевцев было дано 109 театральных представлений, состоялось 135 концертов и лекций. Лучшие ударники получили дополнительно 50 тыс. контрамарок[223].

Наряду с этим организовали массовые мероприятия для метростроевцев, которые в основном прошли за чертой города и включали комбинированные спортивные, культурные и политические акции[224].

---

[216] Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол 12, 22 марта 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 205).

[217] Осипов, Марьяновский. 1935. С. 131.

[218] Ударник Метростроя. 27 мая 1934. № 121. С. 4. На месте здания клуба сейчас стоит гостиница «Украина».

[219] Рабочая Москва. 10 янв. 1934. № 10. С. 4.

[220] Там же. 14 окт. 1934. № 240. С. 4.

[221] Там же. 3 янв. 1935. № 3. С. 4; Осипов, Марьяновский. 1935. С. 131.

[222] Рабочая Москва. 15 февр. 1935. № 36. С. 4.

[223] Осипов, Марьяновский. 1935. С. 130–131.

[224] Стенограмма беседы с парторгом Бакулиным, 8-я дистанция, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 182); то же с партийным секретарем Розенбергом, шахта 22–22 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 51).

Одним из самых крупных мероприятий этого рода стало массовое гуляние на Ленинских (Воробьевых) горах 3 мая 1934 г. Наряду со спортивными состязаниями (по волейболу, баскетболу, боксу, легкой атлетике, стрельбе, верховой езде т. д.) вниманию участников были представлены выступления коллективов художественной самодеятельности, духового оркестра и хоров, массовое пение, танцы, игры, викторина «Как ты изучил XVII партсъезд?», беседы с участниками гражданской войны, чтение стихов, географический конкурс и т. п. К особому роду аттракционов относились подъем на привязном аэростате, круговой полет на аэроплане и открытие планерной станции. Позаботились даже о развлечениях для детей: были представлены хоровое пение, игры, спортивные конкурсы, стрельба, упражнения с противогазом, состязание в чтении и сборка моделей самолетов и автомобилей[225].

В то время как культорги и инструкторы на первый план ставили большой объем проводимых ими мероприятий[226], другие метростроевцы даже в феврале 1935 г. критиковали слабый уровень культработы. Слишком редко удавалось им совместно посетить театр, кино или парк отдыха[227]. Во всяком случае рабочие охотно принимали предложения культурно провести досуг[228]. В кино или театр они отправлялись не только всем коллективом, но и в одиночку и малыми группами[229]. Многие из опрошенных метростроевцев заявляли, впрочем, что у них нет времени для посещения кино или театра, поскольку они слишком устают после работы или должны еще выполнять партийные и комсомольские поручения[230].

---

225 МГК ВЛКСМ. План проведения массовых гуляний ударников Метростроя, 23 апреля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 77. Л. 33–34).

226 Осипов, Марьяновский. 1935. С. 130–131. Ср. также: Стенограмма совещания у Шаширина, 28 февраля 1935 г. Выступление профорга Щербука, 4-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 125); Стенограмма беседы с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 28).

227 Стенограмма совещания у Шаширина, 28 февраля 1935 г. Выступление коммуниста Синицына, 4-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 74); выступление парторга Сидельковского, 4-я дистанция (там же. Л. 80).

228 Стенограмма беседы с инж. Гуровым, начальником 3-й дистанции (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 201).

229 То же с комсомолкой Дешчевой, шахта 9, 1 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 45).

230 Из множества подобных высказываний см., напр.: Стенограмма беседы с бригадиром Проскуриным, шахта 15 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 156); то же с комсомолкой Помяловой, 8-я дистанция (там же. Л. 139); то же с комсомольцем Плисс, шахта 31–32 (там же. Л. 148).

Г) Спорт и военная подготовка

Спорт в Советском Союзе 1920–1930-х гг. – подобно национал-социалистической Германии – являлся не самостоятельной ценностью, а был ориентирован на достижение политических целей. В правительственном постановлении от 13 июля 1925 г. задачей спорта объявлялась физическая закалка молодежи для повышения производительности труда и боеготовности. Кроме того, занятия спортом призваны были привить населению навыки гигиены и культуры тела, а также сплотить массы вокруг партийных, советских и профсоюзных организаций[231]. Поэтому спорт следовало культивировать не в собственно спортивных объединениях, а в рамках существующих массовых организаций. Эта задача в первую голову входила в компетенцию профсоюзов. На предприятиях они создали «спортивные коллективы», руководимые «спортивным бюро». Крупные спортколлективы подразделялись на секции и школы по различным видам спорта. У комсомола не было своей спортивной организации, он обязан был поддерживать спортколлективы профсоюзов[232].

После многолетнего забвения спорт пережил этап подъема в 1931 г. с изданием указа о значке ГТО. В названии этого значка отразилась главная цель спортивной подготовки, какой она представлялась руководству большевистской партии: «Готов к труду и обороне». Требования к значкистам ГТО несли явно выраженный милитаристский дух и включали следующие дисциплины: плавание на 100 м, бег на 1000 м, прыжок в длину, прыжок в высоту, метание ручной гранаты, подтягивание на турнике, плавание на 50 м с ящиком патронов весом 32 кг, плавание на 100 и 50 м в одежде и с ружьем и ручной гранатой, плавание на длинные дистанции, езда на велосипеде на 10 км (в качестве замены – вождение автомобиля, трактора или велосипеда с мотором), гребля на 1 км, бег на 10 км или марш на 15 км в полном военном снаряжении, марш 1 км с надетым противогазом, стрельба из мелкокалиберной винтовки. Кроме того, претендент на значок должен был уметь оказывать первую помощь и проявить себя ударником в труде. За первый год после его введения значок ГТО получили 450 тыс. чел.[233]

Значок ГТО находился в центре спортивной активности и на Метрострое. Начало было положено в августе 1932 г. открытием

---

231 Постановление ЦИК СССР, 13 июля 1925 г. Цит. по: Ударник станции библиотека Ленина. 22 окт. 1934. № 58. С. 2.

232 Mehnert. Sport. 1933/34. S. 361–363.

233 Ibid. S. 366.

трех спортивных площадок[234]. На первой спортивной конференции Метростроя в начале сентября 1932 г. руководство критиковали за отсутствие спортивной базы. Лозунг комсомола, чтобы каждый комсомолец к открытию Всемирной спартакиады 1933 г. сдал нормы на значок ГТО, на Метрострое игнорировали. Спорт еще не проник глубоко в шахты[235].

К концу сентября 1932 г. спортивная организация Метростроя состояла из 9 спортколлективов с 341 членами. Нормы на значок ГТО сдали 51 % из них. Некоторые спортивные сообщества существовали летом 1932 г., а затем распались. Спортивное бюро из-за своей бездеятельности 29 сентября 1932 г. было переизбрано[236]. Но и новому составу бюро, не получившему поддержки со стороны комсомола и профсоюза, не удалось изменить ситуацию к лучшему. Призывы к сдаче норм ГТО зимой 1932/33 гг. находили слабый отклик даже у комсомольцев[237].

В мае 1933 г. ЦК профсоюза оценил спортивную работу на Метрострое как неудовлетворительную и назначил новое спортивное бюро, выдвинувшее не слишком увлекательный лозунг: «Подчинить спорт задаче выполнения и перевыполнения производственного плана!» В дальнейшем больше ориентировались не на требования норм ГТО, а на потребности рабочих: на лето был заключен договор со стадионом в Сокольниках. При каждом культурном центре возникли спортплощадки для игровых видов, проводились турниры по волейболу и другие соревнования. В пос. Лось решились на строительство собственного стадиона, были сформированы секции со спортивными инструкторами по футболу, легкой атлетике, теннису, волейболу, баскетболу, гребле и плаванию[238].

Сначала большинство спортколлективов существовало только на бумаге, поскольку профсоюзный комитет о них не заботился. В начале июня метростроевцев не пустили на стадион в Сокольниках, потому что профком не внес арендную плату. Там, где спортколлективы сложились, обычно проводились соревнования по волейболу, но не велось планомерной подготовки к сдаче норм ГТО. «Стране нужны мужчины с крепкими мускулами и нервами, с волей к победе – одним словом, мужчины, готовые к ударному труду и обороне». «Мы по горло сыты сидением летом в душных бараках», – приводил

234 Ударник Метростроя. 10 авг. 1932. № 2. С. 2.

235 Там же. 3 сент. 1932. № 10. С. 3.

236 Там же. 7 окт. 1932. № 22. С. 3.

237 Там же. 11 марта 1933. № 26. С. 4.

238 Там же. 23 мая 1933. № 82. С. 3.

высказывания рабочих «Ударник Метростроя», требуя от профкома «выковывать [...] ударников труда и обороны»[239].

Спортивная активность пробуждалась обычно летом. В сентябре 1933 г. вновь наметился очевидный спад, хотя число комсомольцев на стройке резко возросло[240]. Зимой возможность заниматься спортом была ограничена погодными условиями. Спортивное бюро, отныне пользовавшееся большей поддержкой комсомола, в это время делало упор на соблюдении гигиены и чистоты. В декабре 1933 г. по решению спортбюро был проведен «комсомольский спортивный поход за культурный барак». Спортивные активисты инспектировали бараки, устраивали вешалки для одежды, разъясняли обитателям бараков необходимость заботы о своем теле, пользу обливания холодной водой и утренней гимнастики, следили за своевременной сменой нижнего белья, наличием горячей воды и отопления. В поселках были проложены лыжные трассы, залиты катки. В выходные дни устраивались массовые забеги на лыжах и коньках. Кроме того, по меньшей мере четверть жителей барачных поселков должна была сдать нормы ГТО[241].

Весной 1934 г. спортивные мероприятия были развернуты в большем масштабе. 12 апреля 1934 г. спортбюро провело первый кросс в Сокольниках[242]. Теперь команда Метростроя участвовала и первенстве Москвы по футболу. Первая игра состоялась 12 мая 1934 г. Одновременно в пос. Лось были сооружены 4 волейбольные площадки, 2 баскетбольных и футбольное поле, дополнительно были арендованы два стадиона и гребная станция Московского совета профсоюзов. На стадионах играли в волейбол, футбол и теннис. Всего к маю 1934 г. регулярно занимались спортом 2,5 тыс. метростроевцев. 857 сдали экзамен по нормам ГТО и получили значок. Спортивная работа велась по-прежнему слабо в барачных поселках и на ряде шахт и дистанций[243].

На июнь–июль 1934 г. был запланирован крупный спортивный праздник, который должен был начаться соревнованиями на шахтах и дистанциях, а завершиться спартакиадой Метростроя. В программе

---

[239] Ударник Метростроя. 2 июня 1933. № 9. С. 2.

[240] Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол 45, 3 октября 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 6. Л. 84).

[241] Председатель спортбюро при профкоме Дряхлов – в профком Метростроя, 23 декабря 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 215. Л. 21); Спортбюро и комитет комсомола Метростроя. Записка, б/д [декабрь 1933 г.] (там же. Л. 22).

[242] Ударник Метростроя. 11 апреля 1934. № 84. С. 2.

[243] Там же. 18 мая 1934. № 114. С. 2.

значились легкая атлетика (бег, прыжки в высоту и длину, метание ручной гранаты, диска, толкание ядра), игровые виды спорта, плавание и стрельба[244]. Сроки проведения спартакиады по неизвестным причинам были отодвинуты на два месяца[245]. Основной целью спартакиады было побудить спортсменов к сдаче норм ГТО. В ходе соревнований почти на всех стройплощадках появилась возможность для занятий спортом[246].

В масштабном московском спортивном параде 24 июля 1934 г. приняла участие также колонна метростроевцев в составе 2 тыс. чел.[247] Тем же летом трое комсомольцев на велосипедах проделали путь длиной 4 тыс. км из Москвы в Крым и обратно. По пути они заезжали на предприятия-поставщики Метростроя и проверяли, как там выполняются заказы. Кроме того, они вели пропаганду строительства метрополитена[248].

Спортивные команды метростроевцев представляли Метрострой и на всесоюзной арене: в октябре 1934 г. футбольная команда выступила на турнире на юге, сыграв в Сталино (ныне Донецк. – *Д. Н.*), Макеевке, Днепропетровске, Тбилиси и Баку[249]. Команда боксеров Метростроя выиграла зимнее первенство Москвы[250]. В чемпионате Москвы по хоккею также была представлена команда метростроевцев[251]. На первенстве Московской области по атлетическим видам спорта (борьба, бокс, тяжелая атлетика) метростроевцы заняли вторые места во всех трех номинациях[252].

Спорт использовался для того, чтобы направить бьющую через край энергию молодежи в разумное русло. По указанию комсомола задержанных хулиганов не сразу передавали в руки милиции, а сперва пытались исправить, приобщив к занятиям спортом[253].

В октябре 1934 г. при профкоме Метростроя открылась спортивная школа. В ней велись курсы гимнастики, волейбола, борьбы, бокса и др. видов спорта[254]. Вскоре появились отдельные школы

---

244 Ударник Метростроя. 20 июня 1934. № 142. С. 3.

245 Там же. 16 авг. 1934. № 190. С. 4.

246 Там же. 21 авг. 1934. № 194. С. 3.

247 Там же. 26 июля 1934. № 172. С. 1.

248 Там же. 24 июля 1934. № 171. С. 1.

249 Рабочая Москва. 17 окт. 1934. № 243. С. 4.

250 Ударник Метростроя. 14 ноября 1934. № 264. С. 4.

251 Там же. 12 декабря 1934. № 288. С. 4.

252 Там же. 1 марта 1935. № 49. С. 4.

253 Вечер воспоминаний комсомольцев кессонной группы, 26 августа 1934 г. Выступление комсомольца Котель (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 23).

254 Рабочая Москва. 18 окт. 1934. № 244. С. 4.

гимнастики[255], борьбы[256], бокса[257], бега на лыжах[258] и танцев. Последняя пользовалась особым успехом[259]. На станции «Правда» Северной железной дороги (22 км к северу от Лоси) Метрострой возвел собственные дома отдыха с хорошо оборудованной спортивной базой[260]. Зимой спортсмены устраивали лыжные забеги в окрестностях Москвы[261]. Восемь ударников шахты 13–14 приняли участие в лыжном пробеге от Москвы до Тулы протяженностью 270 км, который продлился пять дней[262]. В шахматном турнире Метростроя участвовало более 3 тыс. рабочих, инженеров и техников[263]. К концу 1934 г., по свидетельству председателя профкома Метростроя, около 5 тыс. строителей метро регулярно занимались спортом[264]. К февралю 1935 г. 2425 спортсменов сдали нормы на получение значка ГТО[265].

В конце лета и осенью 1934 г. на Метрострое начали культивировать дорогостоящие виды спорта, прямо связанные с задачами военной подготовки: был создан кружок планерного спорта, в который в августе 1934 г. записалось 130 участников, из которых 15 чел. закончили школу инструкторов планеризма[266]. В сентябре и октябре к нему добавились кружки парашютистов. Наконец, был основан «Аэроклуб», в состав которого входили три школы: планеризма, парашютного спорта и полетов на аэропланах. Профком Метростроя приобрел 6 планеров и 2 самолета «У-2», которые базировались на собственном аэродроме неподалеку от Москвы близ железнодорожной станции «Малые Вяземы». В начале октября 1934 г. действовало уже 6 кружков планеризма и 11 – парашютного спорта с общим числом членов 480 чел.[267]

Первые курсы полетов на аэропланах открылись 1 декабря 1934 г., на них записалось 34 чел. Вторые курсы начали занятия

---

[255] Рабочая Москва. 28 окт. 1934. № 252. С. 4.

[256] Там же. 18 ноября 1934. № 268. С. 4.

[257] Ударник Метростроя. 14 ноября 1934. № 264. С. 4.

[258] Там же. 17 ноября 1934. № 267. С. 4.

[259] Там же. 6 янв. 1935. № 6. С. 4.

[260] Бухарина. 1991. С. 92.

[261] Ударник Метростроя. 10 янв. 1935. № 9. С. 4.

[262] Там же. 26 февр. 1935. № 46. С. 4.

[263] Стенограмма беседы с председателем профкома Метростроя Осиповым (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 24).

[264] Там же. Л. 23.

[265] Ударник Метростроя. 23 февр. 1935. № 44. С. 3.

[266] Там же. 21 авг. 1934. № 194. С. 3.

[267] Там же. 5 окт. 1934. № 232. С. 4. Ср.: Федорова. 1981. С. 77.

1 февраля 1935 г. с 65 курсантами. Речь при этом шла прежде всего о тех метростроевцах, кто уже прошел подготовку в кружках планеризма. В свободное от работы время они обучались навыкам пилотирования[268]. В конце февраля 1935 г. 91 метростроевец посещал летную школу, 38 – кружок планеризма, 47 уже прошли школу планеризма. 38 парашютистов закончили теоретический курс, семеро уже совершили прыжки с самолета, 987 – с прыжковой вышки. 100 молодых людей объединились в кружке технического моделирования, где собирали модели самолетов[269].

«Аэроклуб» был предметом гордости комсомола Метростроя, в мае 1935 г. бросившего клич: «Каждый метростроевец должен стать членом своего Аэроклуба!» Учебные полеты, ориентированные на военную подготовку, производили на часть комсомольцев то же впечатление, что и в Германии на членов «Гитлер-югенда», организовавших свое объединение «Летчик-ГЮ». «На самолет!» – таков был распространенный комсомольский лозунг 1930-х гг.[270] В мае 1935 в «Аэроклубе» насчитывалось 600 членов, была поставлена задача в течение года подготовить из их числа 90 летчиков, 1 тыс. планеристов и 700 парашютистов[271].

К такого рода полувоенным спортивным объединениям относилось также Общество содействия обороне, авиации и химии (Осоавиахим). Это общество, созданное в 1927 г. за счет слияния различных оборонных объединений, наряду с партией, комсомолом и профсоюзами было крупнейшей массовой организацией. Его деятельность развивалась в нескольких направлениях: Осоавиахим занимался пропагандой военной подготовки и проводил ускоренные курсы, на которых население обучалось обращению с противогазом, стрелковым оружием и ручными гранатами. Более основательную подготовку получали те, кто посещал стрелковые и военно-технические кружки. Помимо того Осоавиахим располагал учебными пунктами и подготовительным центром, где продолжали обучение военнообязанные

---

268 Ударник Метростроя. 10 февр. 1935. № 33. С. 4.

269 Там же. 23 февр. 1935. № 44. С. 3.

270 Федорова. 1981. С. 77.

271 Ударник Метростроя. 10 мая 1935. № 105. С. 3. «Аэроклуб» Метростроя весьма развился с 1936 г.: за пять предвоенных лет он выпустил сотни летчиков и 4 тыс. парашютистов. 36 бывших членов «Аэроклуба» в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. стали Героями Советского Союза. И. А. Вишняков, слесарь-механик на первой очереди метро, затем дослужился до звания генерал-майора военно-воздушных сил (Федорова. 1991. С. 85, 88).

непосредственно перед призывом в Красную армию и командиры-резервисты[272].

Осоавиахим имел сеть ячеек почти в каждой деревне, школе, на предприятии. Финансирование осуществлялось за счет членских взносов, проведения лотерей и из средств профсоюзов. На собственных заводах Осоавиахима изготавливались противогазы, стрелковое оружие, велосипеды, учебные пособия и военизированная униформа, которую были обязаны носить члены общества. Самое широкое распространение получили стрелковые кружки, участники которых за меткую стрельбу получали право носить значок «Ворошиловский стрелок». В военно-технических кружках занимались защитой от отравляющих веществ, химией, планеризмом, пилотированием самолетов, сборкой моделей самолетов и целым рядом военизированных дисциплин, таких как верховая езда, стрельба из пулемета, разведение собак-почтальонов и почтовых голубей, служба связи и др. Фабрика Осоавиахима по производству планеров близ Москвы являлась первой в мире[273].

Военную подоплеку нельзя отделить и от повседневной жизни на строительстве метро. «Комсомол игнорирует оборонную работу!» – с таким заголовком в июне 1933 г. вышел один из номеров «Ударника Метростроя». На некоторых шахтах, среди прочих на комсомольской шахте 12, писала газета, до сих пор не созданы ячейки Осоавиахима и не назначены военные организаторы (военорги). Партком обязал партячейки следить за военной работой на шахтах[274].

С середины марта 1933 г. в пос. Лось был организован подготовительный лагерь, который проходили военнообязанные метростроевцы перед призывом в Красную армию. Обстановка в лагере напоминала казарму: день начинался с гимнастики, затем следовал завтрак и сразу же начиналась военная подготовка, включая учебные стрельбы. Первое время профсоюзы и комсомол плохо следили за снабжением лагеря, в нем не хватало постельных принадлежностей и спортивных снарядов[275].

12 июля 1933 г. Осоавиахим Метростроя с участием 350 чел. провел первые боевые учения в виде скрытого марша с наступлением и

---

[272] Mehnert. Ossoaviachim. 1932/33. S. 255–260. В Красной армии до 1943 г. формально не было офицеров, а только «командиры», поскольку термин «офицер» идентифицировался со старой царской армией.

[273] Mehnert. Ossoaviachim. 1932/33. S. 261–163. Ср. донесение военного атташе германского посольства в Москве генерала Кёстринга от 2 марта 1935 г.: General Ernst Köstring. 1966. S. 170–171.

[274] Ударник Метростроя. 17 июня 1933. № 103. С. 2.

[275] Там же.

обороной. Батальон «Москва-метро» наступал, батальон «Пос. Ворошилова метро» оборонялся[276]. До конца августа 1933 г. 1,5 тыс. чел. проходили инструктаж по противовоздушной обороне, были проведены беседы с 1200 рабочими; предприняты две «военных вылазки» с 700 участниками, а также организованы экскурсии в Музей Красной армии и на выставки[277].

В августе 1933 г. военно-спортивная деятельность сосредоточилась на подготовке призывников 1911 года рождения. В военном лагере Лось были проверены социальное происхождение и уровень политической подготовки призывников, чтобы отделить «классово чуждые и морально разложившиеся элементы». Одновременно неграмотные обучались чтению и письму[278]. В январе 1934 г. начался призыв военнообязанных 1912 и 1913 годов рождения. Они заканчивали курсы на пунктах военной подготовки, которые Осоавиахим основал на стройплощадках и в барачных поселках, двухмесячная программа курсов включала военную и политическую подготовку[279].

К январю 1934 г. количество членов Осоавиахима на Метрострое хотя и перевалило за 5,5 тыс. чел., но из них «ворошиловских стрелков» насчитывалось всего 300. Ячейки Осоавиахима нередко существовали только на бумаге, лишь на считаных шахтах действовали стрелковые кружки. Полностью отсутствовали команды противовоздушной обороны. Партячейки игнорировали эту область и не ввели, как предписывалось, должность военоргов, которые должны были возглавить ячейки Осоавиахима[280].

В течение 1934 г. активность Осоавиахима возросла, военорги партии и комсомола озаботились тем, чтобы члены их ячеек участвовали в стрелковой подготовке. В феврале 1935 г. 2850 метростроевцев получили значок «Ворошиловский стрелок», 28 посещали занятия в школе снайперов, 567 были отмечены значком ГСО[281], 1758 сдали военно-технический экзамен «Мотор»[282].

Массово-политические мероприятия, воспитательные меры, культурные и спортивные акции коснулись тысяч рабочих Метростроя и – за исключением политпросвещения – охотно использова-

---

[276] Ударник Метростроя. 20 июля 1933. № 130. С. 2.

[277] Там же. 14 авг. 1933. № 150. С. 4.

[278] Там же.

[279] Там же. 4 февр. 1934. № 29. С. 4.

[280] Там же. 15 декабря 1933. № 251. С. 3; 14 янв. 1934. № 12. С. 4.

[281] Значок «Готов к санитарной обороне» (ГСО) был введен в 1934 г. для военно-санитарной подготовки широких кругов населения.

[282] Ударник Метростроя. 23 февр. 1935. № 44. С. 3.

лись ими для проведения досуга. Эти акции преследовали несколько целей: во-первых, они были призваны обеспечить режиму контроль за людьми и во внерабочее время в форме наблюдения, воздействия и воспитания рабочих. Сталинская система претендовала на тотальный контроль над человеком и возможно полное вытеснение частной сферы. В противовес оценкам теории тоталитаризма следует, во всяком случае, учитывать то обстоятельство, что реализация притязаний режима в практической жизни по многим причинам носила ограниченный характер.

Во-вторых, новые формы проведения досуга облегчали интеграцию гетерогенного по составу трудового коллектива. Организованные партией, комсомолом и профсоюзами виды коллективного досуга переняли при этом роль, которую в обществах с иной организацией играли спортивные, музыкальные и др. союзы, а именно объединить совместной деятельностью людей разного происхождения, преодолеть барьеры социального и регионального происхождения, а также привить людям чувство общности. Большевистский режим – в еще более яркой форме, чем национал-социализм, который, несмотря на всеохватывающий контроль и меры воздействия на жизнь общества, терпел существование общественных союзов[283], – установил монополию «общественных организаций» на активность отдельных сообществ и групп.

Насколько удалось таким образом изменить сознание рабочих и сплотить их в единый коллектив – вопрос, для ответа на который в источниках недостает собственных высказываний метростроевцев. Однозначно можно констатировать, что формы совместного проведения досуга способствовали складыванию у рабочих группового осознания себя как «нас», т. е. как «метростроевцев»[284]. Те метростроевцы, чья особенно интенсивная связь со стройкой проступает в интервью или дневниках, кто свидетельствовал, что все свое свободное время проводит на стройке, объясняли, правда, этот факт не столько культурными или спортивными акциями, сколько личными контактами, «жизнью» на стройке или в комитете комсомола и скучной обстанов-

---

[283] Хотя национал-социалисты в 1934 г. создали в спортивной области несущую конструкцию в виде авторитарного «имперского руководителя спорта» («Reichssportführer») и 21 «имперской службы» («Reichsfachämter»), призванных заменить прежние спортивные союзы, однако они не ставили под сомнение существование 43 тыс. немецких спортивных объединений. Впрочем, идеологически выстроенные массовые организации нацистской Германии (СА, Гитлер-югенд, Немецкий рабочий фронт) параллельно играли важную роль и в спорте (подр. см.: Enzyklopädie des Nationalsozialismus. 1997. S. 253–256; Bernett. 1983).

[284] Ср. Гл. VI. 4Б.

кой дома в бараке. На походы в театр или кино у них совсем не было времени[285]. С уверенностью можно сказать, что у беспартийных рабочих дело обстояло иначе, поскольку они не обнаруживали склонности просиживать на собраниях или стараться после окончания смены отработать еще одну ради выполнения плана, а были рады любой возможности сбежать из скучного барака.

В-третьих, массово-политические мероприятия – по аналогии с организацией «Сила через радость» («Kraft durch Freude») и подобными популярными объединениями нацистской Германии – несли в себе важную компенсаторную функцию[286]. Они возмещали те лишения, которые рабочий нес из-за тяжелой работы и примитивных условий жизни. Если рабочую силу намереваются использовать не на короткое время, но с более отдаленной перспективой и в расчете на повышение производительности труда, тогда следует позаботиться о восстановлении сил рабочего в форме отдыха, а также с помощью духовных и спортивных компенсаторов. Защита труда и медицинское обслуживание должны рассматриваться в этом же целеполагающем контексте как средства поддержания производительности рабочих. Помимо этой относительно узкой цели организованные формы досуга на фоне господствующего в стране чрезвычайного положения, атмосферы мобилизации и страха перед преследованием образовывали некие острова временного возвращения к мнимой нормальности, где можно было забыть о чудовищной повседневности. В этой связи следует упомянуть созданные в СССР в те же годы «парки культуры и отдыха», которые наряду с другими функциями, такими как проведение частых и роскошно инсценированных общественных праздников и сознательное содействие культуре общения, также имели компенсаторный характер, имитируя нормальную жизнь.

---

[285] Ср., напр.: Стенограмма беседы с комсомолкой Копосовой, шахта 13–14 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 10); то же с комсомолкой Сухановой, шахта 10–11, 25 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 124); то же с комсомолкой Каменецкой, шахта 10–11, 2 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 143–144); Дневник метростроевки К. Н. Дурасовой, шахта 7 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 449. Л. 27–28).

[286] Об этой функции организации «Сила через радость» подр. см.: Weiß. 1993.

Глава VI
СТРУКТУРЫ «ЗА КАДРОМ»: МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ ВЛАСТИ И ПОЛИТИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ НА НИЗОВОМ УРОВНЕ

«Во всей борьбе и дни и ночи,
Давая мужества пример,
Нас вел товарищ Каганович,
Наш первый друг и инженер»

Григорий Костров[1]

1. Организация «Метрострой» и ее руководство. 1931–1935 гг.

Основными понятиями руководства советских предприятий в 1930-е гг. были «хозрасчет» и «единоначалие». Единоначалие было провозглашено уже в начале 1920-х гг. Правда, в период нэпа был введен тип коллегиального руководства («треугольник») в составе директора предприятия, секретаря партийной организации и профсоюзного лидера, причем по силе влияния профсоюз явно уступал администрации и партии, а с 1929 г. еще более утратил свое значение[2].

С переходом к форсированной индустриализации и в связи с кампанией борьбы против вредителей, ставшей следствием «шахтинского дела»[3], в 1928–1929 гг. наметился кризис в руководстве

---

[1] Григорий Костров [проходчик на шахте 13–14], строки из стихотворения «Комсомольская» (опубликовано: Ударник Метростроя. Специальный выпуск. 23 марта 1935).

[2] Schulze. 1977. S. 81–82.

[3] В марте 1928 г. на горнодобывающих предприятиях г. Шахты в Донбассе был раскрыт «контрреволюционный заговор». Инсценированный по этому поводу показательный процесс дал толчок кампании против «буржуазных спецов», которых сде-

производством. С одной стороны, партийные секретари все больше вмешивались в сферу администрации. С другой стороны, назначенные в массовом порядке «красные директора» из-за недостатка профессиональных знаний фактически превратились в довесок своих номинальных подчиненных, а именно технических директоров и главных инженеров[4].

ЦК ВКП(б) отреагировал на кризис постановлением от 5 сентября 1929 г., в котором потребовал осуществления принципа единоначалия. В постановлении подвергалось критике недостаточное распределение компетенции в «треугольниках», но более значимым было другое: отныне руководство предприятия обязано было сосредоточить в своих руках все экономическое управление, но принимая во внимание инициативу рабочих. Парткомы должны были проводить в жизнь общие директивы партии, но при этом не вмешиваться в конкретные распоряжения администрации. Профкомы обязывались дать толчок рабочей инициативе и заботиться о реализации технико-производственных улучшений и внесении рационализаторских предложений, однако не вторгаясь в то же время в компетенцию руководства предприятием[5].

«Треугольники» в итоге были сохранены, и единоначалие на практике реализовывалось противоречиво. Правда, был устранен дуализм «красных» и технических директоров и тем самым утверждено преобладание «красных» директоров над «буржуазными» специалистами. Однако отношения между директором и секретарем парткома складывались непросто. Многие руководители ввиду нехватки профессиональной квалификации не полностью использовали свои права и стремились разделить ответственность за принятые решения с другими членами «треугольника». Другие объявили себя диктаторами на своих заводах. Там, где директор проявлял неспособность осуществить единоначалие, секретарь парткома нередко пытался взять на себя его функции. На XVII съезде партии в 1934 г. Сталин подверг критике как тип беспомощного директора, так и самовластного «вельможи», которого не волнуют решения партии[6].

Постановление о единоначалии ничего не изменило в обычной практике, когда партия, а также и другие органы, такие как ОГПУ

лали козлами отпущения за промахи экономической политики правительства (Ср.: Hildermeier. Geschichte der Sowjetunion. 1998. S. 409).

4 Kuromiya. Edinonachalie. 1984. P. 186.

5 Schröder. 1988. S. 242–243.

6 Kuromiya. Edinonachalie. 1984. P. 186–188, 195.

или Рабкрин, массированно вмешивались в хозяйственное руководство на всех уровнях, с самого верха до отдельного предприятия. Для партийных секретарей выполнение своей задачи было сродни хождению по лезвию бритвы между обвинениями в пассивности или во вмешательстве в оперативную работу администрации[7].

Конфликты и перераспределение функций в «треугольниках» касались не только центрального руководства предприятием, но воспроизводились на нижних уровнях, в отделах, или – как на Метрострое – на шахтах и дистанциях. И там начальники отделов, дистанций или шахт противостояли партийным секретарям и председателям профкомов. Не предусмотренным в «треугольнике», но на практике еще более влиятельным, чем профсоюзный лидер, был на Метрострое секретарь комсомольской организации.

На начальной стадии строительства партийная организация Метростроя не пользовалась влиянием, а Ротерт как директор имел столь широкие полномочия, предоставленные ему Моссоветом и Московским комитетом партии, что мог руководить стройкой вполне независимо. Структурно он создал Метрострой по образцу Днепростроя. Осенью 1931 г. по его инициативе был организован ряд отделов, из которых постепенно сформировался центральный аппарат[8]. С началом строительных работ в декабре 1931 г. он разделил трассу, как то обычно делалось на железной дороге, на несколько участков. Первыми стали четыре участка между Дворцом Советов и Сокольниками[9], в январе 1932 г. к ним добавились участки между Дворцом Советов и Крымской пл., а также на Арбате[10]. Каждым участком руководил один начальник, участок в свою очередь состоял из нескольких дистанций[11], руководители которых находились в подчинении начальника участка. Дистанции делились на отдельные объекты или группы, из которых после перехода к закрытому способу строительства возникли шахты[12]. Для возведения барачных поселений, депо, мастерских и других вспомогательных объектов была создана контора промышленного и гражданского строительства[13].

---

[7] Schröder. 1988. S. 244–245.

[8] Ротерт. Приказ № 1, 26 сентября 1931 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 1. Л. 1).

[9] Ротерт. Приказ № 49, 15 декабря 1931 г. (там же. Л. 28).

[10] Ротерт. Приказ № 8, 13 января 1932 г. (там же. Д. 9. Л. 6).

[11] «Дистанции» 1932 г. не следует смешивать с таковыми периода 1933–1935 гг., когда этим понятием обозначались отдельные строительные объекты, возводимые открытым способом.

[12] Ротерт. Приказ № 49, 15 декабря 1931 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 1. Л. 28).

[13] Ротерт. Приказ № 162, 17 августа 1932 г. (там же. Д. 9. Л. 207).

Организационная структура Метростроя постоянно менялась ввиду учреждения новых отделов и объектов, а также ликвидации или слияния прежних. Так, осенью 1932 г., когда собственно строительные работы были приостановлены, поскольку не было принято окончательного решения о способе строительства, были упразднены три участка, а рабочие с них переданы конторе промышленного и гражданского строительства для скорейшего возведения бараков[14].

Многоступенчатая система руководства с участками и дистанциями как промежуточными звеньями уже летом 1932 г. проявила себя как чересчур сложная. Участки раздували управленческий аппарат с теми же отделами, что и в центральном руководстве. Они развивались в сторону автономных предприятий внутри Метростроя и часто игнорировали распоряжения центральной администрации[15].

Совещание руководителей стройки в ноябре–декабре 1932 г. высказалось за сокращение административного аппарата. Отделы на участках следовало ликвидировать, шахты подчинить непосредственно начальнику Метростроя и покончить с прежней практикой параллельных распоряжений начальников участков и дистанций[16]. Поскольку Рабкрин в свою очередь требовал сокращения штатного расписания[17], дистанции в декабре 1932 г. были упразднены[18].

Комиссия партийного контроля и Рабкрин в начале 1933 г. составили проект совершенно новой структуры Метростроя с целью резкого сокращения административного аппарата и устранения излишних инстанций (участков). Реструктуризация прошла в ходе общей реорганизации предприятия после постановления Политбюро от 20 марта 1933 г. по Донбассу и Метрострою[19]. Несмотря на сопротивление Ротерта[20], новая структура в апреле 1933 г. была утверждена Московским комитетом партии[21].

---

[14] Ротерт. Приказ № 200, 28 октября 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 1. Л. 257).

[15] См.: Хроника Метростроя, б/д [1934] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 141. Л. 24); Ударник Метростроя. 5 декабря 1932. № 41. С. 1.

[16] Ударник Метростроя. 5 декабря 1932. № 41. С. 1.

[17] Ротерт. Приказ № 249, 15 декабря 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 362–363).

[18] Ротерт. Приказ № 248, 15 декабря 1932 г. (там же. Л. 360–361).

[19] Политбюро. Постановление, 20 марта 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 918. Л. 55–56); Правда. 7 апр. 1933. (см. также Гл. II. 2Б).

[20] Даже сутки спустя после принятия решения Ротерт убеждал Кагановича и Хрущева в необходимости сохранения участков // Протокол совещания у Кагановича, 9 апреля 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 198. Л. 76).

[21] МГКК РКИ. Записка «Строительство метрополитена», б/д [ноябрь 1933 г.] (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 672. Л. 39–40); Протокол совещания у Кагановича, 8 апреля

Проведение реформы партия доверила новому заместителю начальника Метростроя Абакумову. С его приходом de facto закончилось единовластное правление Ротерта, хотя Политбюро в своем постановлении от 20 марта 1933 г. требовало именно соблюдения принципа единоначалия. В качестве заместителя Ротерта Абакумов не имел отдельной области компетенции, а напротив, так же как и сам Ротерт, мог принимать решения во всех сферах строительства. Действуя каждый сам по себе, оба они несли полную ответственность по всем техническим и административным вопросам[22]. Ввиду его безусловной преданности партии при одновременно недостаточной профессиональной подготовке Абакумов еще более, нежели партийный секретарь Метростроя, зарекомендовал себя «рукой партии» в администрации предприятия.

После ликвидации участков и дистанций (старого типа) основными структурными подразделениями Метростроя стали отдельные строительные объекты. При закрытом и траншейном способе строительства они стали называться *шахтами*, при открытом методе – *дистанциями*. Шахты и дистанции теперь подчинялись непосредственно начальнику Метростроя, но были переданы в ведение главного инженера, который отвечал за решение технических вопросов при соответствующем способе строительства[23]. В апреле–мае 1933 г. был назначен ряд новых начальников шахт[24], так как комиссия партийного контроля и Рабкрин распорядилась о дальнейшем сокращении центрального аппарата и переводе 92 инженеров и техников из отделов центрального руководства непосредственно на строительные объекты[25]. Каждое изменение штатного расписания впредь следовало заранее согласовывать с уполномоченным комиссии МГКК РКИ по Метрострою[26].

1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 45. Л. 45). Старая и новая структуры сохранились в виде схем-диаграмм (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 395. Л. 2–3).

[22] Стенограмма беседы с Абакумовым, 25 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 37–38).

[23] МГКК РКИ. Схема-диаграмма руководства Метростроя (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 395. Л. 2).

[24] Стенограмма беседы с Рохваргером, шахта 47–48, 28 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 86).

[25] МГКК РКИ. Записка «Строительство метрополитена», б/д [ноябрь 1933 г.] (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 672. Л. 40); Комиссия МГКК РКИ по рассмотрению структуры Метростроя. Штатное расписание руководства Метростроя 1 июня 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 47. Л. 1–13).

[26] Председатель МГКК РКИ Филатов – Ротерту, 9 июня 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 682. Л. 18).

В 1933 г. согласно составленной наконец структуре административное руководство было разбито на ряд отделов, объединенных в группы. Непосредственно начальнику Метростроя и его первому заместителю были подчинены производственный отдел с главными инженерами, а также сектор научных исследований, проектировочный отдел «Метропроект», а также плановый и контрольный отделы. Второй заместитель Ротерта ведал транспортным отделом, отделом снабжения «Метроснаб», главной бухгалтерией и отделом вспомогательных предприятий. Помощник начальника Метростроя по кадровым вопросам нес ответственность за работу отдела кадров, отделов приема и увольнения, а также коммунального отдела[27]. Второй помощник начальника Метростроя курировал хозяйственный отдел, канцелярию и службу охраны[28].

Число шахт и дистанций неоднократно менялось, поскольку некоторые шахты, поспешно заложенные в 1932 г., пришлось закрыть или реорганизовать в участки открытого профиля. По мере продвижения строительных работ расположенные по соседству друг с другом шахты, как только их штольни соединялись, сливались в одну. Так появились такие названия, как «шахта 13–14»[29].

2. Постепенное утверждение власти партии

А) Низовые парторганизации

Чтобы привлечь рабочих и служащих к реализации честолюбивой программы, разработанной партийным руководством, партия должна была пронизать все предприятие своими организациями и развить такие механизмы, с помощью которых была в состоянии удерживать власть и осуществлять эффективный контроль над

---

[27] Отдел кадров занимался служащими, отделы приема и увольнения ведали рабочими, коммунальный отдел отвечал за условия жизни работающих на стройке.

[28] МГКК РКИ. Схема-диаграмма руководства Метростроя (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 395. Л. 2).

[29] Там, где прокладывались два отдельных тоннеля для каждого из направлений движения, параллельная шахта получала приставку «бис» («вторая» – франц.), например «шахта 21 бис». Дистанции с 1 по 4 находились между Каланчевской пл. и Сокольниками, дистанции с 5 по 8 пролегали между Крымской пл. и Библиотекой им. Ленина. Там к ним примыкал участок, построенный по парижскому способу, с шахтами 7 (станция «Библиотека им. Ленина) до 29 (экспериментальный участок у Митьковского виадука). Нумерация начиналась с цифры 7, поскольку в 1932 г. действовали также шахты с 1 по 6, от которых впоследствии отказались. Шахты 26, 27 и 28 также были закрыты. Арбатский радиус подразделялся на шахты с 30 (Александровский сад) до 51 (Смоленская пл.).

инженерами, техниками и рабочими. Освещенные в главе IV модели поведения и мотивация метростроевцев отражают только одну сторону реальности. Другим, не менее важным аспектом является проблема вовлечения людей в сталинскую командную экономику. Это вовлечение базировалось не только на добровольном сотрудничестве, но и на принуждении различного рода и интенсивности. Поэтому вопрос следует ставить не только о внутренней мотивации действий, но и о внешних принуждениях и механизмах реализации власти и контроля, а также об эффективности этих механизмов. Их следует рассматривать в контексте искусственного нагнетания «верхами» военно-мобилизационной обстановки, о которой уже шла речь при анализе жизненного мира метростроевцев, и данное сочетание придавало сталинизму свою оригинальную специфику по сравнению с реализацией крупных экономических проектов в других странах.

Характерной чертой советской системы было наличие параллельных партийных структур, пронизывающих все уровни государственного управления и народного хозяйства. Повсюду, начиная от цехов и предприятий, районов, областей и вплоть до общесоюзного уровня, управленческий и хозяйственный аппарат дополняли партийные органы. Их задача заключалась не в замене обычных органов управления, но в контроле над ними[30]. Партийная организация строилась по принципу «демократического централизма», т. е. вышестоящие органы избирались (по крайней мере формально) нижестоящими, избранные функционеры обязывались держать отчет перед общим партийным собранием, но спущенные «сверху» решения и указания подчиненные организации должны были выполнять беспрекословно[31].

Низовые организации составляли *партячейки* в селах или на предприятиях, с середины 1920-х гг. они действовали также в цехах и отделах, вплоть до отдельных смен на крупных заводах. Ими для текущей работы избирались *бюро*. На более высоком уровне, а также на ряде крупных предприятий создавались партийные комитеты (*парткомы)*, которые также из своей среды выбирали бюро. Руководили комитетами и бюро *партийные секретари*, в распоряжении которых в зависимости от величины организации находился аппарат с отделами и функционерами[32].

---

30 Ср.: Kotkin. 1995. P. 293.

31 Plaggenborg. Organisation. 1992. S. 1439.

32 Ibid. S. 1440.

От размера организации зависело и то, был ли партийный секретарь чистым функционером («освобожденный» секретарь) или совмещал партработу с производственной деятельностью. Бюро партячеек переизбиралось дважды в год, причем его состав существенно обновлялся. Ячейки обычно заседали дважды в месяц или собирались по требованию не менее трети членов парторганизации. Самым низким уровнем, на котором создавались ячейки, была производственная смена. Внутри смены действовали партийные группы (*партгруппы*), возглавляемые партийными организаторами (*групорги*). В функцию групорга входило и выдвижение кандидатов на прием в члены партии[33]. Если коммунистов оказывалось недостаточно для создания партячейки, в цехах или даже на предприятиях довольствовались партгруппами[34].

Организационные формы на отдельных предприятиях не отличались единообразием, поскольку Центральный комитет партии в 1929–1932 гг. осознанно предоставил низовым организациям свободу действий[35]. На некоторых предприятиях парткомы создали обширный аппарат с многочисленными отделами и секторами (экономическим и производственным, культурно-массовым, агитационным, просветительным, по работе с молодежью, женским и т. д.), которыми заведовал член парткома. Такая структура могла воспроизводиться и на уровне парткома цеха или отдела[36].

В годы первой пятилетки в партию было принято много новых членов, так как руководство страны стремилось повысить долю рабочих в составе партии до 50 % и завести парторганизацию на каждом предприятии и в каждом цехе[37]. Партячейки, в задачу которых, согласно уставу партии, входило налаживание связей рабоче-крестьянской массы с партией, в значительной мере усилились. Тем не менее во множестве мест они бедствовали, и большая часть вновь принятых в партию вела себя пассивно и политически несознательно[38]. Сложная система вертикальных и горизонтальных структур крайне обременяла низовые организации, которым не хватало подходящего персонала во многих сферах работы[39].

---

[33] Merridale. 1990. P. 109–111.

[34] Rassweiler. 1988. P. 76.

[35] Schröder. Industrialisierung. 1988. S. 142.

[36] Ibid. S. 143 на примере Московского электролампового завода.

[37] Ibid. S. 141.

[38] Plaggenborg. Organisation. 1992. S. 1440. Ср. также: Schröder. Industrialisierung. 1988. S. 125.

[39] Schröder. Industrialisierung. 1988. S. 147.

В 1932 г. в ответ на растущую некомпетентность партийных функционеров организационная схема подверглась перестройке. На большинстве предприятий создали партячейки рабочих смен, сократили число цеховых ячеек и передали руководство существенно большего числа низовых организаций штатным («освобожденным») функционерам[40]. Одновременно избирательнее стали относиться к приему в партию новых членов. Тем самым партия отказалась от царившей в предшествующие годы концепции массового привлечения рабочих, сместив акцент с мобилизации на контроль[41].

В этом контексте следует оценивать и партийную чистку 1933 г. На стадии ее подготовки Политбюро 10 декабря 1932 г. постановило приостановить прием новых членов, и этот запрет оставался в силе до 1936 г.[42] После XVII съезда ВКП(б), прошедшего с 26 января по 10 февраля 1934 г., реформирование партийной жизни продолжилось: понятие *ячейка* исчезло, низовая организация избирала теперь *партком*, тогда как организациями с числом членов менее 15, а также нижестоящими организациями на предприятиях отныне ведал *партийный организатор (парторг)*[43]. На крупных предприятиях по согласованию с городским и районными комитетами партии парткому дозволялось вводить партийные организации на цеховом уровне. Результатом реформы стала более четкая и наглядная система. Активность членов низовых организаций отошла на задний план по сравнению с более эффективным руководством со стороны вышестоящих инстанций[44].

Партком Метростроя был создан по решению Московского горкома партии от 16 апреля 1932 г. В партийную организацию Метростроя тогда входило всего 75 коммунистов (при 3287 рабочих и 1048 служащих)[45]. Организационное бюро (оргбюро) парткома образовало партячейки на участках, в пос. Лось и в важнейших отделах Метростроя[46]. На отдельных строительных объектах были созданы партийные группы. Такая группа на шахте 29 появилась осенью

---

[40] Merridale. 1990. P. 115.

[41] Cook. 1988. P. 327–328.

[42] Shimotomai. 1991. P. 16.

[43] Plaggenborg. Organisation. 1992. S. 1442.

[44] Schröder. Industrialisierung. 1988. S. 329.

[45] Редакция «История метро». Хроника Метростроя, б/д [1934] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 141. Л. 19).

[46] Партком Метростроя. Приложение к протоколу 8 мая 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 161. Л. 286).

1932 г. и состояла всего из трех членов партии и одного кандидата[47]. К концу 1932 г. количество партгрупп возросло до 42, а число членов партии – до 343[48].

В связи с ликвидацией участков с конца апреля 1933 г. на шахтах и дистанциях были введены партячейки, подчинявшиеся непосредственно парткому Метростроя[49]. В составленном по этому поводу списке значилось, что на 17 шахтах и дистанциях работало в общей сложности 153 коммуниста, или в среднем по 9 членов партии на одном строительном объекте[50]. Немногие образованные к лету 1933 г. партячейки возглавляли слабые в организационном плане секретари, и эти подразделения не вели сколько-нибудь заметной работы. Ввиду столь неудовлетворительного положения для усиления парторганизации летом 1933 г. Московский горком партии направил 10 опытных функционеров для работы в качестве руководителей партячеек и еще несколько непосредственно в партком Метростроя[51]. В сентябре партсекретарь Метростроя Сивачев был смещен со своего поста и заменен Матусовым[52], который ранее руководил организационным отделом Московского комитета партии. Формально должность Матусова стала называться не «секретарь парткома Метростроя», как у его предшественника, а «партийный организатор Московского комитета партии на Метрострое», что подчеркивало отчужденное отношение к парторганизации Метростроя[53].

Партийные организации отдельных шахт и дистанций возникли в основном осенью и зимой 1933 г. в ходе мобилизации комсомольцев и коммунистов на строительство метро. Низовая организация считалась открытой после выборов бюро партячейки. На участках шахт

---

[47] Стенограмма беседы с партийным секретарем Гусевым, шахта 29, 5 февраля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 19).

[48] Хроника Метростроя, б/д [1934] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 141. Л. 27).

[49] Стенограмма беседы с партийным секретарем Фельдманом, шахта 10–11, 25 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 29–30).

[50] Секретариат МГК ВКП(б). Протокол 64, 24 апреля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 3. Д. 30. Л. 249).

[51] Секретариат МГК ВКП(б). Протокол 73, 22 июля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 3. Д. 32. Л. 93. Материал к отчету за 1934 г. С. 22); Стенограмма беседы с партийным секретарем Ольховичем, шахта 7–8, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 92).

[52] О Матусове подр. см. Гл. IV. 2Б; Ударник Метростроя. 10 окт. 1933. № 200. С. 1.

[53] Бюро МГК ВКП(б). Протокол 46, 22 сентября 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 3. Д. 7. Л. 55).

и дистанций[54] были созданы партячейки с правом цеховых ячеек, которые соответственно избирали бюро. В рабочих сменах ввели партгруппы с парторгами[55]. Политическое образование у большинства из них ограничивалось «кандидатской школой». Некоторые уже работали ранее парторгами на заводах или посещали школу активистов при райкомах партии[56]. 135 парторгов для выполнения возложенной на них задачи закончили учебные курсы при Коммунистическом университете им. Свердлова[57].

Вновь пришедшие на стройку в 1933–1934 гг. коммунисты были поставлены на учет, распределены по сменам и бригадам и введены в партгруппы. Складывание организаций продлилось до весны 1934 г.[58] В зависимости от численности своих организаций партийные секретари и парторги освобождались от производственных задач или совмещали их с партийной работой[59].

Несмотря на предпринятые в 1933 г. усилия, парторганизация Метростроя к началу 1934 г. оставалась малоэффективной. Многие коммунисты не были внесены в списки членов партии, и речи не было о сколько-нибудь действенной массовой агитации. На первой партконференции Метростроя в январе 1934 г. один из выступавших говорил о «полном отсутствии Советской власти» на Метрострое[60]. Инструктор Азанова, направленная в феврале 1934 г. на 6-ю дистанцию, установила, что большинство рабочих здесь и не слышали о речи Кагановича и решении Московского комитета партии от

---

[54] Здесь имеются в виду некрупные участки 1932 г. В 1933 г. шахты и дистанции были вновь разбиты на участки.

[55] Стенограмма беседы с партийным секретарем Власовым, шахта 15, 10 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 80–81). Формально должность парторга и партийного секретаря была выборной. Многие, впрочем, были направлены на шахты и дистанции для выполнения этих функций Московским комитетом партии или парткомом Метростроя. Часто парторгов и партсекретарей прямо назначали (ср.: Стенограмма беседы со слесарем Синицыным, 4-я дистанция, 28 февраля 1935 г. // ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 72).

[56] То же с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 4).

[57] Старостин, Марьяновский, Резниченко. Большевики на Метрострое. 1935. С. 26.

[58] Стенограмма беседы с партийным секретарем Ольховичем, шахта 7–8, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 97).

[59] То же с партийным секретарем Ермолаевым, шахта 7–8, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 65); то же с партийным секретарем Липманом, 3-я дистанция, 19 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 14).

[60] Партийная организация Метростроя. Стенограмма первой партконференции, 9 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 133. Л. 172).

29 декабря 1933 г. Партком на 6-й дистанции был избран лишь в марте 1934 г. [61]

Каганович, недовольный работой парторганизации Метростроя, в феврале 1934 г. после XVII съезда ВКП(б) вывел партячейки шахт и дистанций из ведения Матусова и подчинил их непосредственно районным комитетам партии. Функции Матусова в качестве партийного организатора и инструктора Московского горкома партии на Метрострое отныне ограничивались контролем за реализацией решений Московских областного и городского комитетов по строительству метрополитена[62].

Кроме того, были упразднены партячейки и бюро на участках, их заменили партгруппы с парторгами[63]. Партгруппы рабочих смен, по большей части возникшие всего несколько недель назад, вновь были упразднены[64]. Таким способом сократили число партячеек, партгрупп и парторгов[65]. Партийные организации шахт и дистанций были прикреплены к райкомам партии таким образом, что даже те районы, территорию которых не затронуло строительство метрополитена, все равно значились ответственными за несколько строительных объектов. На ряде шахт и дистанций в марте–апреле 1934 г. сменилось партийное руководство. Московский горком и райкомы посылали на стройку новых партийных секретарей и парторгов[66]. Коммунисты на строительных объектах в большинстве своем были настроены против функционеров, вышедших не из их рядов, а присланных со стороны, чтобы усилить эффективность контроля «сверху».

Для активизации низовых организаций районные комитеты партии назначили шахтам и дистанциям «шефские предприятия»[67] и

---

[61] Стенограмма беседы с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 2–4).

[62] Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 1, 13 февраля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 71. Л. 32); Бюро МГК ВКП(б). Протокол 1, 22 февраля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 5. Л. 25).

[63] Стенограмма беседы с партийным секретарем Власовым, шахта 15, 10 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 81).

[64] То же с парторгом Яремчуком (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 342. Л. 11).

[65] То же с парторгом участка Матвеевым, шахта 9–9 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 343. Л. 111).

[66] Бюро МГК ВКП(б). Протокол 1, 22 февраля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 5. Л. 24–25); Бюро МГК ВКП(б). Протокол 3, 31 марта 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 5. Л. 57–58); Стенограмма беседы с партийным секретарем Фельдманом, шахта 10–11, 16 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 37–39); Редакция «Истории метро». Рукопись о 1-й дистанции, автор – коммунист (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 34).

[67] О шефской помощи Метрострою подр. см. Гл. VII. 3Б.

командировали на Метрострой своих инструкторов. Последние ревизовали деятельность партийных секретарей на шахтах и дистанциях, при необходимости их смещали и полным ходом развернули «партработу»: на многих шахтах и дистанциях в апреле–мае 1934 г. впервые были проведены регулярные партсобрания и сформированы партгруппы, которые заслуживали такого звания. Членов групп регистрировали и оценивали в аспекте их знаний и профпригодности. Если кандидатура признавалась подходящей, то члену партии давалось поручение[68].

«Мы решили считать основной нагрузкой каждого члена партии – прикрепление его к отдельным группам рабочих, в частности в той бригаде, где он работает. За эту группу рабочих он должен был отвечать. Он должен был так организовать дело, чтобы группа выполняла свой план, ежедневно читать с ними в обеденный перерыв газеты, привлечь их на политучебу, на техучебу, знать досконально их настроение, бывать даже у них дома. Сначала это коммунистам показалось не под силу. Тогда мы решили прикрепить не всех сразу, а более сильных»[69].

В конце марта 1934 г. Каганович лично принял важное решение, касавшееся парторганизации Метростроя: по состоянию здоровья Матусов был смещен со своего поста[70]. Новым «парторганизатором и уполномоченным Московского горкома партии по партийной работе на Метрострое» назначили секретаря Сокольнического райкома партии Старостина. Поскольку он сохранил за собой пост секретаря райкома, а значительная часть строительных объектов и жилых поселков Метростроя располагалась на территории Сокольнического района, Старостин обладал гораздо более прочными позициями, нежели Матусов.

Партийные секретари и парторги шахт и дистанций, а также их заместители с этого момента по распоряжению Кагановича больше не избирались, а назначались и отзывались Московским горкомом ВКП(б)[71]. Кроме того, Каганович командировал на строительство

---

[68] Стенограмма беседы с партийным секретарем Рыбаковым, шахта 31–32 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 62–63, 69). Ср. также: Редакция «Истории метро». Рукопись о парторганизации шахты 13–14 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 312. Л. 45–46).

[69] Стенограмма беседы с партийным секретарем Липманом, 8-я дистанция, 7 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 66).

[70] Единственным документальным свидетельством по этому поводу является отзыв Абакумова: Стенограмма беседы с Абакумовым, 23 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 310. Л. 8).

[71] Внутрипартийные выборы, впрочем, во множестве случаев сводились к фарсу. Процедура избрания благоприятствовала тем кандидатам, кто выдвигался вышестоя-

метро сотрудника ОГПУ Кузнецова в качестве уполномоченного по кадровым вопросам (в ранге заместителя Ротерта) и одновременно назначил руководителя городской службы снабжения Дыхне начальником отдела рабочего снабжения Метростроя[72]. К. Ф. Старостин оставался на своем посту вплоть до завершения строительства первой очереди, а в январе 1935 г. был заменен А. В. Осиповым, который ранее состоял председателем профкома Метростроя[73].

Таблица 39

Численность коммунистов на Метрострое, 1932–1935 гг.[74]

Дата	Члены партии	Кандидаты	Всего	% к общему числу занятых
1 января 1932			34	9,3
Апрель 1932			75	1,9
Декабрь 1932			343	4,3
1 января 1933			458	5,1
1 ноября 1933	1312	401	1713	5,2
1 января 1934			1935	5,2
Июнь 1934 по всему Метрострою	1830	673	2503	3,6
Июнь 1934 на шахтах и дистанциях	1511	555	2066	4,7
Январь 1935 на шахтах и дистанциях			1753	5,0

Численность членов партии и кандидатов, как следует из данных таблицы 39, была невелика и в течение 1933–1934 гг. колебалась на уровне 5 % от общего числа занятых. К началу строительных работ

щими инстанциями или уже фактически был назначен на должность. Голосовали не путем раздачи бюллетеней со списком кандидатов, а по обычной практике открытой подачей голосов. Если первый кандидат получал большинство, то по другим кандидатурам голосование не проводилось. Ср.: Объединенное партсобрание руководства Метростроя и Метропроекта. Протокол 14, б/д [конец ноября – начало декабря 1934 г.] (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 2. Л. 59).

[72] Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 4, 31 марта 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 71. Л. 73).

[73] Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 28, 4 февраля 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 21. Д. 3050. Л. 38).

[74] Ротерт. Конъюнктурный обзор по Метрострою 1 января 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 4. Л. 3); Как мы строили. 1935. С. 11; Материалы к отчету. 1934. С. 22; Редакция «Истории метро». Хроника Метростроя, б/д [1934] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 141. Л. 16, 19, 29, 31); Бюро МГК ВКП(б). Приложение к протоколу 8, 14 июня 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 15. Л. 17–20); Годовые отчеты отделов кадров шахт и дистанций Метростроя [начало 1935 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 1–80; Д. 226. Л. 1–90).

она превысила 9 %, это объясняется тем обстоятельством, что на стройку пока было принято мало рабочих, а среди инженеров и техников в первые месяцы значилось относительно много коммунистов[75]. В разгар работ, в мае–июне 1934 г., их удельный вес снизился за счет прихода на строительство тысяч новых беспартийных рабочих. Относительно социального происхождения коммунистов сводных статистических данных не имеется. Сведения по отдельным строительным объектам дают основания заключить, что большинство коммунистов было деревенского происхождения, вступивших в партию только в 1931–1932 гг. и не годившихся для замещения партийных должностей[76].

В штатном плане парторганизации Метростроя в июне 1934 г. предусматривалось семь должностей освобожденных секретарей высшего уровня: парторг (Старостин с окладом 500 руб. в месяц), его заместитель (Осипов, 450 руб.), инструктор по массовой работе (400 руб.), инструктор по культуре и пропаганде ленинизма (400 руб.), инструктор по работе с представителями национальных меньшинств (300 руб.) и два технических сотрудника (по 175 руб.). На шахтах и дистанциях, в отделах и на вспомогательных предприятиях действовало 44 партийных освобожденных партсекретаря (с месячным окладом 350–400 руб.), 15 культоргов (350 руб.) и 17 технических сотрудников (17 руб.). Тем самым не во всех парткомах шахт и дистанций были должности культоргов и техсотрудников[77].

Сведения о деятельности парторганизаций шахт и дистанций сохранились лишь фрагментарно. Компактный фонд образуют, напротив, протоколы парткома центрального аппарата Метростроя[78]. Партийная организация (ячейка) каждые три недели проводила общие собрания, на которые приглашались члены партии. Часто устраивались также «открытые» собрания, в которых имели право участвовать и беспартийные. Повестка дня собраний партячейки включала самые разнообразные вопросы, от решений XVII съезда партии и

---

[75] Ср.: Медынский Г. Метро стал фактом [неопубликованная рукопись], б/д [1934] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 417. Л. 121).

[76] Стенограмма беседы с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 3, 6, 29). См. также табл. 23.

[77] Бюро МГК ВКП(б). Протокол 8, 14 июня 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 5. Л. 250); Приложение к этому протоколу (там же. Д. 15. Л. 17–20).

[78] Парторганизация при руководстве Метростроя, протоколы 1933–1935 гг. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 1–12). Партком при руководстве Метростроя не следует путать с парткомом Метростроя. Первый находился в подчинении второго, объединял коммунистов из отделов руководящего аппарата и был на равном положении с парткомами шахт и дистанций.

важных речей Сталина до работы комсомольской ячейки, массово-политической работы, занятий политкружков, генерального плана реконструкции Москвы, выборов кандидатов в члены Моссовета, борьбы против Троцкого и Зиновьева, убийства Кирова, кампании по размещению займов, исключения из партии или организации майских праздников[79].

Протоколы общих собраний зафиксировали малосодержательные в целом высказывания и жалобы по проблемам партработы и хода строительства. Практический эффект от собраний сводился к выработке указаний парторгам, профкому и отдельным коммунистам, которые, как правило, ограничивались рамками внутрипартийной работы и не имели воздействия на администрацию предприятия. Выступления в значительной мере носили стереотипный характер и сводились к повторяющемуся набору элементов: ораторы много критиковали недостатки, обращая упреки по большей части в адрес администрации, «аппарата». Заметно при этом было принципиальное недоверие по отношению к беспартийному техперсоналу, прежде всего к инженерам старшего поколения. Партийных функционеров тоже критиковали за исключением председателя собрания и вышестоящих иерархов. Регулярно осуждали слабую партийную дисциплину своих коллег, которая выражалась, в частности, в том, что те редко посещали партсобрания. Присутствовавших на собрании коммунистов упрекали в том, что они «пассивно» ведут себя в своих бригадах, допускают отсутствие «политической заостренности» и неактивно воздействуют на окружение.

Собрания вела чаще всего женщина, партийный секретарь руководящего аппарата Балдон, профессиональный функционер с многолетним стажем, которая ранее поработала среди прочего в ЦК партии и Институте Красной профессуры[80]. В ее отсутствие функцию председателя часто брал на себя Абакумов. В протоколах собраний бросается в глаза менторский, назидательный тон заключительного слова Балдон, которая регулярно бранила инженеров и прочих членов партии, выступавших на собрании, и давала им понять, что они вновь упустили существо дела или говорили не по теме:

«Сегодня начальники отделов должны были представить план по реализации решений Моссовета – об этом мы ничего не слыша-

---

[79] Партком при руководстве Метростроя. Протоколы 1935 гг. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 2, 10).

[80] Биографию этой женщины подр. см. Гл. IV. 2Б.

ли. Вместо этого рассказывали о недостатках[81]. [...] Из выступлений с очевидностью явствует, что многим надо еще как следует поработать над собой. Ни один не сказал, что мы должны сделать, чтобы охватить всю массу избирателей разъяснительной работой. Нужно меньше языком молоть о том, как с разбором подходить к каждому отдельному служащему[82]. [...] К партийному собранию нужно готовиться и не ограничиваться общими фразами, как Васюкин, который не работает над собой, как видно из его выступления, а он должен стать настоящим комсомольским организатором. Товарищ Позднев не сказал ничего по существу и сеял панику [...]. Товарищи, мы много говорим о классовой бдительности, но в действительности некоторые члены партии не имеют о ней никакого представления. После собрания 31 декабря [1934 г.] некоторые члены партии отправились выпивать вместе с бывшими троцкистами»[83].

Непосредственный рабочий орган партячейки, партбюро, с 1934 г. – партком, заседал каждые 10 дней. В его состав входили 7–10 членов, среди прочих и председатель профкома при руководстве Метростроя Тынкова, а также отдельные начальники отделов. Абакумов, а также второй заместитель Ротерта Айнгорн, хотя и принимали участие в «расширенных» заседаниях бюро (парткома), но не входили в его состав. В отношении своих коллег в партийном руководстве Балдон держалась уже не столь надменно и нравоучительно, хотя и здесь заметна отчетливая разница в зависимости от ранга[84].

На бюро (парткоме) помимо вышеназванных тем серьезно обсуждались вопросы хода работ, организации труда, расстановки кадров и прочие управленческие проблемы. Заслушивались сообщения ответственных лиц из числа руководителей предприятия и функционеров, создавались комиссии, отдавались распоряжения руководящим лицам в центральном аппарате и в администрации шахт, парторгам, председателям профкомов, отдельным членам партии, на которых возлагалась ответственность за проведение на своем участке определенных мероприятий, даже если это не входило собственно в их компетенцию. Распоряжения касались не только проблем внутрипартийной жизни или массовой работы, но зачастую даже деталей

---

[81] Закрытое партийное собрание руководства Метростроя. Протокол 10, 25 июля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 2. Л. 44).

[82] То же. Протокол 13, 16 ноября 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 2. Л. 44).

[83] Закрытое партийное собрание руководства Метростроя. Протокол 2, 17 января 1935 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 10. Л. 7–8).

[84] См., например: Партком при руководстве Метростроя. Протокол 25, 29 июля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 10. Л. 7–8).

практической работы на строительных объектах. Тем самым проявлялся параллелизм в руководстве, когда приказы начальства не согласовывались с исполнителями[85].

Основная тенденция производственных партсобраний заключалась в том, чтобы выразить недовольство темпами строительства, организацией труда, дисциплиной, бюрократической процедурой трудоустройства, а также держать под непрерывным давлением собственно членов партии и ответственных лиц в администрации. Из протоколов заседаний создается впечатление, что большинству представленных в парткоме лиц просто нечего было сказать руководству предприятием. Партком состоял, за некоторыми важными исключениями, в основном из коммунистов, которые занимали подчиненное положение в соответствующих отделах. Возможность повлиять на развитие событий и что-то изменить по существу у них с самого начала была невелика. Даже у членов парткома, которые занимали ведущие позиции в администрации в качестве начальника отдела или заместителя начальника Метростроя (Абакумов), не было чувства, что они определяют положение вещей. Их жалобы по поводу неустройства в собственных отделах оставляют впечатление критики некоего анонимного «аппарата» с запутанными структурами, против которых они напрасно старались бороться, даже занимая ведущие позиции.

Об активности парторганизаций шахт и дистанций можно судить почти исключительно по информации газеты «Ударник Метростроя» и по рассказам метростроевцев. Из этих источников выясняется, что в 1932–1933 гг. жизнь партячеек едва теплилась. Степень организации коммунистов на стройплощадках была невысока, так что они оставались маловлиятельным меньшинством. Немногочисленные партгруппы, образованные на этой начальной стадии строительства, не играли сколько-нибудь заметной роли в повседневной работе на строительных объектах[86]. Партячейкам не удалось найти подход к массе беспартийных рабочих. Весьма скромными оставались успехи с помощью «агитколлективов» ударников, которые по поручению партячеек вели воспитательные беседы в бараках, покончить с карточной игрой и ширившимся пьянством[87].

В сентябре 1932 г. партком Метростроя постановил провести в декабре партконференцию. До этого партячейки на объектах обязаны были охватить всех коммунистов, организовать сеть партгрупп и

[85] Партком при руководстве Метростроя. Протоколы 1934–1935 гг. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 3, 4, 11).

[86] Ударник Метростроя. 17 сент. 1932. № 14. С. 1.

[87] Там же. 6 авг. 1932. № 1. С. 3.

так дислоцировать членов партии, чтобы обеспечить влияние партии на решающих участках. Примерных рабочих следовало привлекать в партию, создать учебные курсы и обязать коммунистов принять в них участие[88].

Многие из назначенных групоргов не имели представления, что собственно им надлежало делать. Поэтому партийное руководство Метростроя не раз разъясняло на страницах «Ударника Метростроя» задачи групорга (парторга): групорг является политическим вожаком своей группы. Он обязан в беседах с коллегами «обучать» их, фиксировать их мнения, учитывать их потребности и личным примером демонстрировать «ведущую роль коммунистов на производстве». Он должен информировать партгруппу о решениях ячейки, распределять поступившие от вышестоящих инстанций задания и проверять их исполнение. Раз в декаду в партгруппе должен обсуждаться ход выполнения производственного плана. Групорг обязан следить за тем, чтобы профорг регулярно проводил производственные совещания бригад. Партийному вожаку надлежало вести производственные совещания с политическим уклоном и ставить на них вопросы о плохой работе, простоях, повышении производительности и лучшей организации труда. Ему поручалось пропагандировать среди рабочих подачу рационализаторских предложений и в каждой бригаде назначать ответственного за внедрение этих предложений. Групорг обязан был «организовать» коммунистов, комсомольцев и беспартийных на выполнение производственного плана, не вторгаясь в сферу компетенции администрации предприятия, но, напротив, обеспечить при этом проведение принципа единоначалия в бригадах. Ему следовало заботиться также о снабжении и питании рабочих, о том, чтобы коммунисты и комсомольцы участвовали в социалистическом соревновании и в движении ударников, по возможности больше привлекая к соревнованию и беспартийных. В обязанности групорга входил и контроль за тем, чтобы коммунисты и комсомольцы его группы подавали пример в труде и сами разоблачали прогульщиков, выпивох и лодырей. Он должен был приглашать лучших ударников к вступлению в члены партии, а также привлекать беспартийных на партсобрания и политучебу. На нем лежала ответственность за уплату коммунистами членских взносов, их участие в производственных совещаниях и посещение кружков политучебы. Ему поручалось и проведение «политических кампаний», и разъяснительная работа среди рабочих, и наблюдение «за правильным направлением инициативы рабочих».

---

[88] Ударник Метростроя. 23 сент. 1932. № 16. С. 1.

Групорг своевременно должен был настраивать коммунистов против «нездоровых, антипартийных» разговоров и слухов. Не в последнюю очередь от него требовалась «работа над повышением своего политического уровня», чтение партийных газет «Правда», «Рабочая Москва» «Ударник Метростроя», а также журналов «Массовик» и «Партработа в цехе», он обязан был ежедневно отчитываться о своей работе и сообщать секретарю партячейки обо всем, что происходит в его бригаде или смене[89].

Этот обширный список заданий в значительной мере остался теорией. До весны 1934 г. партийные организаторы не справлялись со своими поручениями. Многие партгруппы путали свои задачи с функциями производственного совещания. Они занимались только производственными вопросами, нарушая тем самым принцип единоначалия и оставляя в стороне агитацию и «воспитательную работу». Партийные секретари шахт и дистанций сами не обладали достаточным опытом, чтобы лучше наладить работу партгрупп[90].

В преддверии запланированной партконференции Метростроя в конце декабря 1932 г. были переизбраны парторги и члены бюро партячеек. Во всех низовых организациях прошли перевыборные собрания, на которых партийные функционеры держали отчет о своей работе[91]. На собрания партячеек участков явились все члены партии. Около трети присутствовавших выступили и подвергли функционеров «большевистской критике»[92]. Она была направлена против слабой агитационной работы и плохого руководства партгруппами, которое в ряде мест ограничивалось указаниями по телефону[93].

По причинам, которые остаются не вполне ясными, партконференция не состоялась. Возможно, сроки ее проведения были сдвинуты из-за намеченной на 1933 г. партийной чистки[94]. Поскольку низовые организации по-прежнему лежали в руинах, «Ударник Метростроя»

---

89 Ударник Метростроя. 23 сент. 1932. № 16. С. 3; 16 июля 1933. № 127. С. 3.

90 Там же. 21 ноября 1932. № 36. С. 3.

91 Там же. 11 декабря 1932. № 43. С. 1.

92 Там же. 28 декабря 1932. № 49. С. 1.

93 Там же. 26 декабря 1932 № 48. С. 1; 28 декабря 1932. № 49. С. 1.

94 В Московском городском партархиве документы партийной организации Метростроя не сохранились, за исключением протоколов партячейки руководящего аппарата. В подшивке газеты «Ударник Метростроя», хранящейся в Российской государственной библиотеке (хранилище газет в Химках), отсутствуют первые три номера за 1933 г. (в остальном подшивка полная). В последующих номерах о партконференции больше не упоминается. Только в номере от 10 марта 1933 г. попутно речь идет о «предстоящей партконференции». Первая партконференция Метростроя состоялась в итоге годом позже, чем первоначально планировалось, в январе 1934 г.

июле 1933 г. инициировал проведение «смотра достижений партгрупп». Смотр был связан с подготовкой партийной чистки и призван на практических примерах продемонстрировать, как наилучшим образом групоргу следует выполнять свои задачи[95]. Групорги описывали в газете свои достижения и сетовали на слабую поддержку со стороны партячеек[96]. В конце сентября прошла конференция партийных организаторов. Было установлено, что на уровне партячеек шахт и дистанций партийная организация неплохо консолидирована, на уровне же партгрупп имелось еще много недостатков. Хотя в наличии имелось около 200 парторгов, их «политический уровень» был все же неудовлетворителен[97].

В ходе чистки выяснилось, что множество коммунистов в течение месяцев не уплачивали членские взносы. За первые 10 месяцев 1933 г. членские взносы заплатили только 65 % коммунистов, занятых на строительстве метро. По этому показателю парторганизация Метростроя заняла последнее место в Москве[98]. «Политический уровень» большинства членов партии оценивался как «чрезвычайно низкий», активность низовых организаций – как крайне слабая[99].

После завершения чистки, в ходе которой было сокращено количество партийных групп и заменено много парторгов[100], в начале января 1934 г. прошла первая партконференция Метростроя. Каждые пять членов партии послали на конференцию своего делегата с правом решающего голоса, каждые пятеро кандидатов в члены партии – делегата с совещательным голосом. Непосредственно перед конференцией состоялись новые перевыборы парторгов и членов бюро партячеек[101], в ходе которых прежние функционеры должны были отчитаться о том, в какой мере они выполнили указания комиссии по чистке. При этом выяснилось, что работа партгрупп, как и прежде, оставляла желать лучшего[102].

На партконференции был избран новый состав парткома Метростроя из 45 членов и 11 кандидатов. Членами парткома по преимуществу являлись партийные секретари шахт и дистанций, совмещавшие партийную работу с производственной деятельностью. Руководство

---

95 Ударник Метростроя. 16 июля 1933. № 127. С. 3.
96 Там же. 16 сент. 1933. № 178. С. 2.
97 Там же. 5 окт. 1933. № 194. С. 3–4.
98 Там же. 19 ноября 1932. № 229. С. 3.
99 Там же. 11 ноября 1933. № 223. С. 2.
100 Там же. 29 ноября 1933. № 238. С. 3.
101 Там же. 10 дек. 1933. № 247. С. 1.
102 Там же. 26 дек. 1933. № 260. С. 3.

Метростроя в парткоме представляли оба заместителя Ротерта, Абакумов и Айнгорн. Другими членами наряду с отдельными руководителями шахт и главным инженером (Тесленко из кессонной группы) стали профсоюзные деятели Сухинин и Гранат, секретарь комсомольской организации Шаширин, редактор «Ударника Метростроя» Резниченко, уполномоченный по кадровым вопросам при Метрострое Золотов, а также Каганович, Хрущев, Булганин, Филатов (председатель городской комиссии партийного контроля) и Лукьянов (секретарь Московской организации комсомола). Рабочие со стройплощадок (в основном парторги шахт и дистанций, работавшие на общественных началах) в парткоме Метростроя составляли незначительное меньшинство[103]. На шахтах и дистанциях доля рабочих среди членов парткомов (бюро партячеек) едва достигала половины[104].

В феврале 1934 г. «Ударник Метростроя» обрушился с критикой на работу низовых организаций. На некоторых объектах даже не проводилась регистрация членов партии, и не состоялось ни одного открытого партийного собрания. Кружки политучебы и собрания во многих организациях посещались слабо[105]. Сами парторги даже не участвовали в социалистическом соревновании или в качестве бригадиров не выполняли производственный план[106]. Они ни в коей мере не представляли собой «воинствующих представителей партии на местах», как обозначил их задачу Каганович на XVII съезде ВКП(б)[107]. Вина за это отчасти лежала на партийных секретарях, которые лишь давали парторгам задания и проверяли выполнение, но не контролировали их в повседневной текущей работе[108].

Весеняя реорганизация 1934 г., усиление вмешательства со стороны райкомов, несущих теперь прямую ответственность за партработу на Метрострое, и назначение новых функционеров активизировали низовые структуры партии. Образцовые парторги так описывали в прессе свою деятельность:

«После реорганизации я взялся за обучение каждого отдельного коммуниста. Я позволил им выступить на собрании с отчетом, вел с

---

103 Ударник Метростроя. 14 янв. 1934. № 12. С. 1; 15 янв. 1934. № 13. С. 3 (исправленный список).

104 Стенограмма беседы с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 4). На 6-й дистанции в парткоме состояло семеро членов, из них трое рабочих.

105 Ударник Метростроя. 11 февраля 1934. № 35. С. 3.

106 Там же. 14 марта 1934. № 60. С. 2.

107 Там же. 18 марта 1934. № 64. С. 2.

108 Там же. 30 марта 1934. № 74. С. 2.

ними беседы, рассмотрел их производственные результаты. Затем я поставил перед ними задачи: Головкин следит за качеством бетона, Хлюпин должен проводить производственные совещания в сменах. Каждый день я проверяю, какую работу выполнил каждый коммунист, и выступаю с соответствующей информацией на собраниях партгруппы. Обучение коммунистов позволило мне также выявить такого коммуниста, как Коркин, который начал воровать и сбежал со стройки. Все коммунисты охвачены политучебой. Явка хорошая. Некоторые коммунисты смогли привлечь к занятиям всех беспартийных своей бригады. Не все коммунисты осознали необходимость повышения своего политического уровня. Отдельно работаем мы с кандидатами. Каждому кандидату дано свое задание, например чтение газет с рабочими»[109].

«14. 8. Провел две беседы для проверки, читают ли члены моей группы газеты и что они знают о международном положении.

15. 8. Беседа с кандидатом Шишковым о событиях в Китае. Шишков знает не много, но интересуется. Нужно ему помочь.

16. 8. Читал с Шишковым «Правду», обсудил важнейшие пункты, разъяснил ему роль Папена в Австрии.

17. 8. Коммунист Андрианов плохо разбирается в международной политике, пытался рассказывать о партизанской войне в Манчжурии.

18. 8. Рассказал Шишкову о советской власти в Китае. Разговор с коммунистом Кузнеченко, который внимательно читает газеты. Всегда, если он что-то не понимает, посылает запрос в парткабинет Электрозавода, где он работал до мобилизации.

20. 8. Поручил всем коммунистам провести беседы о событиях в Китае в бригадах и сменах.

21. 8. Читал с Шишковым «Правду». Он сказал: Я чувствую, как расту. Теперь я уже сам могу разобраться в газете»[110].

Из того факта, что летом 1934 г. «Ударник Метростроя» несколько раз приводил такие положительные образцы в качестве примера для подражания, можно заключить, что такого рода случаи еще ни в коей мере не стали общим правилом. Тем не менее свидетельства ме-

---

[109] Парторг Козлов, 1-й участок шахты 47–48 // Ударник Метростроя. 22 июня 1934. № 144. С. 2.

[110] Дневник парторга механической мастерской кессонной группы Негрова // Ударник Метростроя. 27 авг. 1934. № 199. С. 2.

тростроевцев оставляют впечатление, что весной 1934 г. произошел некий перелом[111].

Партийные секретари и парторги, всерьез воспринявшие свою задачу, являлись за час до начала своей смены и оставались еще на час после ее окончания на стройке или в парткоме. Многие ежедневно встречались с коммунистами своего участка[112]. Наряду с выполнением собственно политических задач они заботились также об условиях жизни и труда своих рабочих. Их авторитет существенно повышался, когда им удавалось добиться очевидных улучшений в этой области, например оказывая давление на ответственных за снабжение рабочих спецодеждой или профсоюзных функционеров, следивших за состоянием бараков, или воздействуя на начальников шахт, или помогая сместить нелюбимого рабочими председателя профкома[113].

По распоряжению Кагановича партсекретари и парторги выезжали в барачные поселения, знакомились с условиями, в которых жили там рабочие, и по возможности вступались за них. Хороший парторг должен был интересоваться и семейными отношениями своих людей. Дело доходило даже до улаживания семейных конфликтов и урезонивания рабочих, которые изменяли женам и пропивали зарплату[114].

С другой стороны, партсекретари и парторги были обязаны побуждать рабочих к высшим трудовым достижениям и обеспечивать выполнение плана. Этих целей достигали с помощью проведения собраний, агитации, личных бесед, социалистического соревнования и ряда механизмов реализации власти, которые еще нуждаются в детальном исследовании. Членов партии, которые вели себя недостаточно конформистски или плохо работали, привлекали к дисциплинарной ответственности и нередко исключали из партии[115].

Активность образцовых парторгов не ограничивалась работой на этом посту. Парторг Абрамов, например, работавший бригадиром шахты 9–9 бис, одновременно состоял членом парткома, уполномо-

---

[111] См., например: Старостин, Марьяновский, Резниченко. 1935. С. 36–37 (авторы при этом старались представить собственную работу как вполне успешную).

[112] Стенограмма беседы с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 23–24).

[113] Ср.: То же с партсекретарем Михайловым, 3-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 103); то же с партсекретарем Розенбергом, шахта 22–22 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 51); то же с инженером Коврижка, шахта 18 бис, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 313. Л. 99).

[114] То же с парторгом Холод, шахта 7–8 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 229–232).

[115] Редакция «Истории метро». Рукопись о парторганизации шахты 13–14 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 312. Л. 53–56).

ченным по работе с комсомолом, председателем товарищеского суда, председателем редколлегии многотиражки шахты, председателем группы поддержки Рабкрина, председателем бюро жалоб, председателем кассы взаимопомощи, председателем ревизионной комиссии, председателем профкома, а также руководителем группы общественного контроля за работой столовой и буфета[116]. Такое совмещение должностей свидетельствует, впрочем, не столько об особой активности этого персонажа, сколько о нехватке подходящих людей для исполнения отдельных функций.

Б) Партийная чистка 1933 г.

Важную роль в процессе проникновения партии на Метрострой, в усилении дисциплины и активности членов партии сыграла чистка 1933 г., решение о проведении которой приняло Политбюро 10 декабря 1932 г.[117] ЦК ВКП(б) и Центральная контрольная комиссия (ЦКК) в апреле 1933 г. сформулировали цель и основания проведения чистки: в годы массового приема в партию проникло множество вражеских элементов, многие из новых членов партии были колеб-лющимися или политически незрелыми[118].

В ходе чистки исключению из партии подлежали те, кто попадал под одну из следующих категорий: классово чуждые и классово враждебные элементы, прокравшиеся в партию, чтобы разложить ее изнутри; «двурушники», которые делали вид, что верно служат партии, а в действительности подрывали ее политику; личности, нарушавшие партийную дисциплину, высказывая сомнения или дискредитируя указания партии болтовней о нереальности их выполнения; «перерожденцы», которые приспособились к буржуазным элементам и не желали бороться против классовых врагов; карьеристы и «бюрократические элементы»; «морально разложившиеся» личности, опозорившие звание члена партии. Помимо того, следовало проверить уровень знаний членов партии, чтобы подтянуть «политически безграмотных»[119].

Для проведения чистки ЦК ВКП(б) и ЦКК образовали комиссию под председательством Рудзутака, которая, в свою очередь, назна-

---

[116] Стенограмма беседы с парторгом Абрамовым, шахта 9–9 бис, 2 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 310. Л. 84).

[117] Ударник Метростроя. 15 дек. 1932. № 44. С. 1.

[118] Schröder. Industrialisierung. 1988. S. 338.

[119] О чистке партии // Партийное строительство. 1933. № 9. С. 2. Цит. по: Schröder. Industrialisierung. 1988. S. 339.

чала республиканские, областные и районные комиссии. Накануне проведения чистки партия, прежде всего в Москве и Ленинграде, развернула широкую агитационную кампанию в прессе и на партсобраниях[120].

Чистка началась в пограничных областях (на Дальнем Востоке, в Восточной Сибири, Белоруссии, Карелии), затем охватила украинские голодающие районы в регионах Киева, Одессы и Винницы, далее последовали Москва, Ленинград, Урал и отдельно армия[121]. До XVII партсъезда, состоявшегося 26 января – 10 февраля 1934 г., чистка прошла в 11 регионах, к весне 1935 г. – еще в 14. В 1935 г. с кампанией проверки партийных документов эта акция приобрела перманентный характер, она фактически продолжалась до конца 1930-х гг. и приобрела государственно-террористический характер.

К 1 января 1934 г. комиссии проверили 1,5 млн из 3,56 млн членов партии, исключив из партии 17 % и еще 6,3 % понизив до кандидатов и сочувствующих. В Москве доля исключенных (13,6 %) оказалась ниже общесоюзного уровня[122]. Мотивы исключения в значительной мере не носили политический характер (см. табл. 40).

Таблица 40

Основания для исключения из партии в ходе чистки 1933 г.[123]

Категория исключенных	% проверенных во всех затронутых чисткой организациях	% исключенных во всех затронутых чисткой организациях	% исключенных в Москве и Московской области
«Классовые враги», «классово чуждые»	2,7	16,1	13,4
«Двурушники»	0,9	5,4	5,1
«Перерожденцы»	1,5	8,9	–
Нарушители партдисциплины	3,5	20,8	27,3
«Карьеристы»	1,4	8,3	–
«Морально разложившиеся»	2,0	11,9	27,6

---

120 Schröder. Industrialisierung. 1988. S. 341–342.

121 Shimotomai. 1991. P. 16.

122 Schröder. Industrialisierung. 1988. S. 343.

123 Schröder. Industrialisierung. 1988. S. 345 (сводные данные); IV Московская областная и III городская конференции ВКП 1934. С. 300 (цит. по: Shimotomai. 1991. P. 20). На основании докладов комиссий по чистке Шимотомаи делает вывод, что чистка стала реакцией на серьезные экономические проблемы, на низкую трудовую мораль и прочие недостатки и не имела под собой серьезных политических оснований. Шрёдер оценивает эту акцию иначе, считая ее главной целью устранение тех сил, которые противились указаниям центра.

Окончание табл.

Категория исключенных	% проверенных во всех затронутых чисткой организациях	% исключенных во всех затронутых чисткой организациях	% исключенных в Москве и Московской области
Пассивность	4,2	25,0	23,7
Другие причины	0,6	3,6	2,9
Всего	16,8	100,0	100,0

В Москве чистка началась в июне 1933 г. с речи Кагановича и «митингов» на заводах. Главой Московской комиссии по чистке был член Московского горкома партии и ЦК ВКП(б) В. Г. Кнорин. По районам были образованы комиссии в составе трех человек[124]. Чистка в отдельных парторганизациях прошла открыто и при участии множества беспартийных. Каждый член партии должен был рассказать «треугольнику» о своей биографии, отчитаться о работе и ответить на вопросы членов комиссии и присутствовавших на собрании. Участие в собрании было весьма активным[125]. Елена Боннер в своих воспоминаниях описывает, как в 10-летнем возрасте она пережила чистку:

«Чистка проходила по вечерам, сразу после возвращения взрослых с работы, и продолжалась довольно долго, может быть, две недели, а может, и месяц. В первые дни обстановка была напряженной, и много детей собирались за портьерой “красного уголка”, чтобы участвовать во всем этом. [...] Чистка протекала следующим образом: за столом на сцене сидело несколько человек. Они вызывали того, кто должен был подняться на сцену, и стоя лицом к залу и боком к ним, отвечать на все вопросы. Вопросы задавались как сидящими за столом, так и из зала. Но еще до вопросов вызванный должен был рассказать что-то о себе. Иногда подробно, иногда кратко. Все были очень возбуждены и говорили часто беспомощно, со множеством слов-паразитов наподобие “так сказать”, “ты понимаешь” и покашливанием. Они стояли на сцене, как школьники, не выучившие урока. Все обращались друг к другу на “ты” и, разумеется, по фамилии, и, когда вызывали следующего, они говорили “товарищ” и называли фамилию. При этом некоторых спрашивали подолгу, а других совсем немного: о Черчилле и оппозиции, о Китае и индустриализации, о сталинских шести условиях форсированного развития хозяйства. Эти условия я знала наизусть, лучше многих из проходящих чистку. [...]

124 Shimotomai. 1991. P. 16; Ударник Метростроя. 22 мая 1933. № 81. С. 2.
125 Schröder. Industrialisierung. 1988. S. 342.

После этого спрашивали о женах и иногда о детях. При этом обнаружилось, что некоторые мужья избивали своих жен и пили много водки. [...] Подчас кто-то из таких коммунистов обещал, что не будет больше драться и пить водку. Но по многим служебным и партийным сюжетам они также часто говорили, что “больше не будут так делать” и что “все ясно”. Ситуация весьма напоминала школьную учительскую: учитель сидит, а ты тараторишь: “все понятно”, “больше так не будет”, “конечно, я неправильно сделал”. Однако ты говоришь это не по убеждению, а только для того, чтобы побыстрее выскочить из учительской в зал, где другие в это время отдыхают на большой перемене. Во всяком случае люди здесь были более возбуждены, чем ученики перед учителем. Некоторые почти плакали. У всех без исключения был жалкий вид. Для некоторых процедура затягивалась надолго; иногда за вечер чистку проходило трое человек, а иногда один-единственный»[126].

Эндрю Смит, американский коммунист, работавший в 1932–1935 гг. на московском Электрозаводе, пока глубоко разочарованный не вернулся в Соединенные Штаты, также подвергся чистке. Если верить его свидетельству, рабочие считали чистку «цирком», поскольку исключали только рядовых членов партии, тогда как собственно ответственные персоны не только не затрагивались этой процедурой, но и сами ею руководили. Политически неразвитые, но конформистски настроенные рабочие проходили чистку безболезненно, других же, кто по тем или иным причинам стал неудобен, обвиняли в различных преступлениях, большей частью, как пишет Смит, надуманных. Многие функционеры, опасавшиеся, что их незаконные действия выйдут наружу, подкупали своих рабочих, чтобы те не донесли на них[127]. Также и в Магнитогорске чисткой руководили высшие партийные чины, и исключения из партии касались больше рядовых членов, недавно вступивших в партию, а не представителей аппарата[128].

«Ударник Метростроя» в номере от 15 декабря 1932 г. объявил о решении Политбюро провести партийную чистку. Главной ее целью на Метрострое признавалось избавление от тех членов партии, кто имел родственные связи с кулаками и скрывал свое происхождение, а также от антисемитски и шовинистически настроенных элементов. За несколько недель до этого стали известны подобные случаи. Один бригадир и член партии, чей отец, как собственник ветряной мель-

---

[126] Bonner. 1992. S. 170–172.

[127] Smith. 1937. P. 239–243.

[128] Kotkin. 1995. P. 301.

ницы, был исключен из колхоза, написал в правление этого колхоза, что он является членом Центрального комитета и всех арестует, если его семью не примут обратно. Антисемитские и националистические выражения (оскорбления татар, башкир, мордвин) были распространенной практикой[129].

Чистка на Метрострое началась в конце мая 1933 г. с «открытых партдней». Ячейки и партгруппы проверяли друг у друга состояние учетных карточек, уплату членских взносов, работу организаций и отдельных коммунистов[130]. На партийных собраниях члены партии держали отчет о своей деятельности. Кампания подробно освещалась на страницах «Ударника Метростроя»[131]. Важное значение придавалось участию в партсобраниях по чистке беспартийных рабочих. Их участие в кампании критики, а с другой стороны – демонстрация беспартийным образцовых коммунистов должны были укрепить связь партии с массами и доверие к ней со стороны беспартийных[132].

Партячейки прикрепили к партгруппам и отдельным членам партии политически подкованных коммунистов, которые в личных беседах разъясняли смысл и ход чистки и подтягивали «слабых» коммунистов по теоретическим вопросам. Коммунисты получили устав и программу партии и должны были заниматься в специально созданных политических кружках, чтобы расширить свой политический кругозор[133].

Параллельно с этим в конце мая 1933 г. началась так называемая перекличка: члены партии представляли себя в газете, публично отчитывались о том, могут ли они сами считаться хорошими коммунистами, спрашивали сами себя, в состоянии ли пройти чистку. Основная тяжесть самокритики направлялась на общественную работу. Как ритуальные заклинания звучали признания большинства в том, что они мало читают, мало знают о важных политических вопросах, слабо участвуют в массовой работе, мало делают для повышения своего политического уровня и т. д. Одновременно они указывали на упущения в работе других товарищей или партгрупп и ячеек. Заниматься самооправданием считалось недопустимым[134]. «Нет места перерожденцам, зажимающим самокритику» – такой статьей от-

---

129 Ударник Метростроя. 15 дек. 1932. № 44. С. 1.

130 Там же. 22 мая 1933. № 81. С. 3.

131 Там же. 23 мая 1933. № 82. С. 3.

132 Там же. 22 мая 1933. № 81. С. 2–3.

133 Там же. 25 мая 1933. № 83. С. 1; 28 мая 1933. № 86. С. 3.

134 Ср., например: Ударник Метростроя. 29 мая 1932. № 87. С. 3; 3 июня 1933. № 91. С. 3.

кликнулся «Ударник Метростроя» на жалобу учеников фабрично-заводского училища, подвергшихся притеснениям после того, как они выступили с критикой дирекции училища и аппарата партячейки[135].

У нас нет оснований однозначно судить о том, насколько справедливы были критика и упреки по адресу отдельных функционеров и членов партии в администрации предприятия, но они вполне могли соответствовать действительности ввиду многочисленных упущений, начиная с задержки пуска строительных работ и до положения в бараках и неэффективной деятельности парторганизаций. Приведенное высказывание Смита о том, что в ходе чистки речь скорее шла о поиске козлов отпущения среди неугодных людей, чем о наказании действительно ответственных за неполадки, на материале имеющихся источников по Метрострою не может быть полностью опровергнуто, но все же представляется не вполне точным.

В ходе чистки на Метрострое критика и открытое разоблачение функционеров служили в первую очередь средством повышения дисциплины и активизации парторганизаций нижнего и среднего звена, а также рядовых коммунистов. Чистка осуществлялась под рассмотренным выше лозунгом «критики и самокритики»[136], который с самого начала ограничивал зону ответственности за недостатки. Желательной признавалась самокритика и критика членов парторганизации Метростроя, однако упреки по адресу вышестоящих инстанций, райкомов партии или же Московского горкома, были явным табу.

Одним из первых функционеров, павших жертвой чистки еще на подготовительном этапе, стал партийный лидер Метростроя Сивачев. После того как именно на него была возложена ответственность за недостатки работы парторганизации Метростроя, остальные члены «большого» парткома преодолели чистку безболезненно. Напротив, критике партийных секретарей, «освобожденных» и совмещавших партийную работу с производственной, чистка открыла широкую дорогу. Были смещены со своих постов несколько партийных секретарей шахт, дистанций и отделов[137].

Главная фаза чистки началась 8 октября 1933 г. с открытого заседания парткома Метростроя, в котором приняло участие 250 чел. В состав комиссии по чистке Метростроя входили заместитель пред-

---

[135] Ударник Метростроя. 13 авг. 1933. № 149. С. 3.

[136] См. Гл. IV. 4А.

[137] Стенограмма беседы с партийным секретарем Власовым, шахта 15, 10 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 81).

седателя Моссовета Васильев, уполномоченный городской комиссии партконтроля и Рабкрина Золотов и секретарь Московского горкома комсомола Цуканов. Первыми чистку прошли Золотов и члены парткома Метростроя Матусов, Балдон (начальница отдела пропаганды) Тесленко (главный инженер кессонных работ), Крылов (заместитель начальника строительной конторы механического завода № 1), Панков (десятник на 2-й дистанции) и Турецкий[138]. Они были признаны прошедшими чистку и введены в четыре комиссии по чистке партячеек, которые действовали параллельно с главной комиссией на шахтах и дистанциях[139].

Явка на собрания, посвященные чистке, сначала была слабой. Прежде всего, беспартийные не обнаруживали к ним интереса. На шахте № 21 из более 400 рабочих на собрание пришло всего 27 чел. Рабочие здесь были плохо оповещены о собрании – возможно, умышленно. Во время проведения собрания в бараке по соседству с залом заседаний рабочие играли в карты[140]. На шахте 15 собрание пришлось отменить, поскольку на него не явился ни один человек[141]. Интерес рабочих к собраниям просыпался по мере того, как в списке отчитывавшихся появлялись имена тех коммунистов, кто нес ответственность за снабжение и обслуживание рабочих. То были те же самые «профессиональные ораторы», которые обычно выступали на собраниях: секретарь комсомольской ячейки, председатель профкома и другие функционеры[142].

Комиссию по чистке интересовали теоретические познания, биографии и социальное происхождение членов партии, в связи с чем задавались вопросы, сколько земли было у родителей или кто платил за учебу[143], тогда как выступления публики носили иной характер. Типичные упреки по адресу коммунистов являлись зеркальным отражением тяжелых условий жизни и организационных упущений[144]:

---

[138] Ударник Метростроя. 9 окт. 1933. № 197. С. 1; Комиссия Метростроя по чистке. Бюллетень № 10, 11 октября 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 60. Л. 41).

[139] Комиссия Метростроя по чистке. Бюллетень № 11, 17 октября 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 60. Л. 44).

[140] Ударник Метростроя. 13 окт. 1933. № 200. С. 1.

[141] Стенограмма беседы с партийным секретарем Власовым, шахта 15, 10 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 83).

[142] Комиссия Метростроя по чистке. Бюллетень № 11, 17 октября 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 60. Л. 44); Ударник Метростроя. 16 окт. 1933. № 203. С. 1.

[143] Ударник Метростроя. 16 окт. 1933. № 203. С. 1.

[144] Там же. 15 окт. 1933. № 202. С. 1, 3; 27 окт. 1933. № 212. С. 3; 31 окт. 1933. № 215. С. 3; 1 ноября 1933. № 216. С. 3; 2 ноября 1933. № 217. С. 3.

– С вновь принятыми рабочими обходятся бюрократически, они должны целыми днями ждать, пока им предоставят работу, жилище и выдадут продовольственные карточки.

– В бараках воруют и пьют, на 200 человек одна лампа, простыни не меняют. Коменданты бараков не следят за чистотой и порядком, их по целым дням не могут найти.

– Рабочие мерзнут в цехах, в буфетах нет стаканов, приходится пить чай и молоко из тарелки.

– Директор треста столовых бюрократ, который дезорганизовал питание в столовых своими бестолковыми приказами, его надо уволить.

– Партийно-массовая работа развивается слабо. Никто не позаботился организовать посещение театра, кино или музея. В бараках нет радио, газет, шахмат и шашек. Нет и кружков художественной самодеятельности.

– Партийные чины плохо знают своих людей, грубо обращаются с рабочими, они алкоголики, в период подготовки чистки подавляли критику и не реагировали на жалобы.

– Шахта в списке отстающих, не у всех бригад есть план, дисциплина труда хромает, в нормировке труда и расчете зарплаты не разбираются, при оплате практикуется уравниловка.

– Работа плохо организована и слабо механизирована, закон об оплате дефектной работы не применяется, единоначалие проводится непоследовательно. Начальник шахты и его заместитель отдают противоречивые приказы.

– Инженеры и техники не следят за инструментом и спецодеждой, которые постоянно теряются или повреждаются.

– Из-за плохих условий труда шахта не выполняет план. Администрация, партийные органы и профсоюз ничего не предпринимают.

– Социалистическое соревнование проводится только на бумаге, производственные совещания заснули, изобретательство не поощряется.

– В душевой рабочая спецодежда не сушится. Рабочим приходится надевать грязную и мокрую одежду или вообще не могут ее найти, так как она украдена. Мастерские по ремонту обуви работают плохо.

Тот факт, что «Ударник Метростроя» в информации о ходе чистки поместил эти пункты на первом плане и обратил внимание партийного руководства, чтобы как можно больше беспартийных рабочих посетили собрания и выступили на них, свидетельствует, что чист-

ка служила не только целям повышения дисциплины среди членов партии, но и выполняла функцию своего рода клапана, с помощью которого рабочие могли выбросить накопившееся недовольство и призвать к ответу конкретных виновников. Предметом критики со стороны рабочих были не идеологические сюжеты, а основные недостатки, которых они касались в своих выступлениях, в первую очередь тяжелые условия жизни. Позволяя бичевать функционеров и производственных руководителей нижнего и среднего звена, партия превращала их в козлов отпущения, на которых выливалось недовольство рабочих. Чистка в этом смысле была формой настоящей и эффективной критики, часто имевшей зримые последствия. «Обратим гнев масс на критику недостатков руководящего аппарата», – так звучал лозунг чистки[145].

7 декабря 1933 г. чистка была по существу завершена. Однако обнародование ее результатов затягивалось, так как главная комиссия по чистке была занята разбором апелляций по заключениям комиссий при партячейках. Партком принял решение провести в конце декабря 1933 г. перевыборы парторгов и членов бюро партячеек и в начале 1934 г. созвать представительную партконференцию[146].

На 1-й дистанции и в Метроснабе в декабре была проведена повторная чистка, так как распоряжения комиссии по чистке не были выполнены, 1-я дистанция лишь частично выполнила план, а организация снабжения Метростроя провалилась[147]. Впрочем, с удовлетворением отмечалось, что в большинстве ячеек чистка способствовала укреплению дисциплины. Проведенный 13 декабря 1933 г. «партдень» оправдал ожидания. В отличие от прежних мероприятий, ни в одной партячейке собрание не было отменено, а коммунисты повсюду продемонстрировали массовую явку на собрания[148].

Партийные секретари докладывали позже, что чистка произвела переворот в массовой работе. Ранее партийная организация была «расшатана». После чистки они узнали, на кого могут опереться, внедрили новых парторгов, сгруппировали силы заново и свои партячейки на шахтах превратили в дисциплинированные и прочные организации[149]. Из-за уменьшения числа коммунистов, ряды которых

---

[145] Там же. 15 ноября 1933. № 226. С. 2.

[146] Комиссия Метростроя по чистке. Бюллетень № 18, 11 декабря 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 60. Л. 65).

[147] Ударник Метростроя. 21 дек. 1933. № 256. С. 1; 22 дек. 1933. № 257. С. 1.

[148] Там же. 16 дек. 1933. № 252. С. 3.

[149] Стенограмма беседы с партийным секретарем Бельским, шахта 17–18, 17 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 79–80); то же с партийным секретарем Вла-

были значительно сокращены чисткой, не во всех сменах были образованы партгруппы. В этих случаях ограничивались назначением парторга[150].

Всего чистку на Метрострое прошли 1700 членов партии и кандидатов. 186 из них (10,9 %) были исключены, 100 (5,9 %) были понижены до кандидатов и 135 (7,9 %) – переведены в «сочувствующие». Таким образом, штрафные санкции коснулись четверти коммунистов, что было ниже среднего уровня по Москве. Большинство было исключено за пассивность, сомнительное социальное происхождение, «карьеризм, бюрократизм и эгоизм» (см. табл. 41)[151].

Таблица 41

Основания исключения из партии на Метрострое в ходе чистки 1933 г.[152]

Формулировка исключения	Чел.	% проверенных	% исключенных
Пассивность	73	4,2	39,2
«Классово враждебный элемент»	28	1,6	15,1
«Карьеристы, бюрократы, эгоисты»	25	1,5	13,4
Нарушители партийной дисциплины	14	0,8	7,5
Другие мотивы	186	10,9	100,0

Категории, по которым комиссия по чистке принимала решение об исключении, настолько абстрактны, что из них невозможно понять реальные мотивы, т. е. не справился ли пострадавший со своими должностными обязанностями, обнаружил ли недостаточно конформистское поведение, провалился при проверке теоретических познаний или же, например, как алкоголик был признан недостойным звания члена партии.

По 51 поименно названному коммунисту «Ударник Метростроя» опубликовал конкретные причины их исключения или понижения в ранге (см. табл. 42). Эти данные более содержательны, поскольку по каждой персоналии приводится даже не одна, а несколько точно обозначенных претензий. Впрочем, эти сведения охватывают только шахту № 15 и центральный аппарат.

совым, шахта 15, 10 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 81–86); то же с партийным секретарем Бакулиным, 8-я дистанция, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 161–162).

150 То же с партийным секретарем Ольховичем, шахта 7–8, 16 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 44).

151 Ударник Метростроя. 7 янв. 1934. № 6. С. 2–3.

152 Там же.

При группировке мотивов исключения по категориям обнаруживается, что 62,8 % пострадавших от чистки (рубрики 10–12) не справились со своими должностными обязанностями или вызвали недовольство рабочих своим «карьеризмом» или «бюрократизмом». 54,9 % оказались «политически неграмотны», 45,1 % произвели неблагоприятное впечатление своими личными качествами (рубрики 13–15), по большей частью «систематическим пьянством». 35,2 % (рубрики 5–7) были зачислены в разряд политически неблагонадежных, критиковали или не выполняли решения партии или по меньшей мере недостаточно активно боролись с «троцкистскими» или «пережиточными» настроениями в своей среде. 25,5 % (рубрики 1–3) проявили себя пассивными коммунистами или «оторвались от партийной жизни». Для 15,7 % роковым обстоятельством послужило сокрытие своего социального положения или сношение с «вражескими элементами». Секретарь парторганизации шахты № 17–18 говорил о «множестве классово враждебных элементов», разоблаченных в его организации в ходе чистки, поскольку «на Метрострой приходили все, кто хотел замести свои следы»[153].

Таблица 42

Основания исключения или перевода в более низкую категорию 51 коммуниста[154]

Основания исключения или перевода в более низкую категорию (неоднократное упоминание)	Исключено	Понижено до статуса кандидата	Понижено до категории сочувствующих	Всего %
1) «оторвался от партийной жизни»	5			9,8
2) «не вел партийной работы»	4	1		9,8
3) «на посту партийного секретаря расстроил работу», прочая пассивность	3			5,9
4) «политически необразован»	13	12	3	54,9
5) «недисциплинирован», «игнорировал решения партячейки»	3	1		7,8
6) «идеологически ненадежен», «бывший троцкист», «активный троцкист», «критиковал решения XVI партсъезда»	2	1	1	7,8

[153] Стенограмма беседы с партийным секретарем Бельским, шахта 17–18, 17 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 79).

[154] Ударник Метростроя. 8 дек. 1933. № 245. С. 2; 9 дек. 1933. № 246. С. 2–3; 13 дек. 1933. № 249. С. 227; 2 янв. 1934. № 2. С. 3.

Окончание табл.

Основания исключения или перевода в более низкую категорию (неоднократное упоминание)	Исключено	Понижено до статуса кандидата	Понижено до категории сочувствующих	Всего %
7) «допускал троцкистские высказывания», «не боролся с отсталыми настроениями»	8	2		19,6
8) «сын кулака», «сын торговца», «служба в белой армии», «скрывал свою частную торговлю игрушками»	5			9,8
9) «контакт с вражескими элементами», «женился на дочери попа»	2		1	5,9
10) «не справился со своей работой», «работает нерадиво», «слаб на производстве»	11	3	2	31,4
11) «карьерист», «зажимал критику»	2	1		5,9
12) «равнодушен к нуждам рабочих», «бюрократ»	9	3	1	25,5
13) «прогульщик», «пьяница», «спит на работе»	13	3		31,4
14) преступные действия (подделка документов, воровство, растрата)	4		1	9,8
15) «аморальный образ жизни», «жадный»	2			3,9
Общее число случаев (без неоднократных упоминаний)	32	12	7	100,0

Большинство исключенных и пониженных в статусе вступили в партию всего за несколько лет до того (см. табл. 43). 19,6 % из них являлись простыми рабочими и служащими, которые не имели постоянных партийных функций и не занимали ответственных постов на предприятии. Также 19,6 % были начальниками шахт и отделов, их заместителями или занимали должности, связанные с повышенной ответственностью. 9,8 % являлись партийными или профсоюзными функционерами. Чистка, таким образом, затронула, с одной стороны, идеологически менее стойких и малоактивных «призывников» 1929–1932 гг., но с другой, и множество функционеров нижнего и среднего звена, а также коммунистов в управленческом аппарате, которые либо не справились с работой, либо на них взвалили ответственность за ошибки и упущения.

Таблица 43

Состав группы метростроевцев из 51 исключенного и пониженного в статусе[155]

Год вступления в партию	до 1925	1925–1928	1929–1932	Всего %
Не занимавшие постов в партии и администрации		3	7	19,6
Партийный секретарь	1		1	3,9
Парторги, прочие партийные функционеры		1	1	3,9
Председатель профкома		1		2,0
Начальник (заместитель) шахты или отдела	3	5	1	17,6
Ответственный за снабжение шахты			1	2,0
Делопроизводитель, бухгалтер			3	5,9
Инженер		1		2,0
Техник			1	2,0
Прочие или должность неизвестна	5	9	7	41,2
Всего	9	20	22	100,0

Комиссия по чистке не ограничилась только мерами в отношении отдельных персон, но представила парткому и отдельным партячейкам детальные указания по устранению структурных недостатков, не обязательно связанных с упущениями конкретных личностей. Чистка в итоге приобрела функцию предвестника общей реформы, прежде всего в области улучшения условий жизни рабочих[156]. Итоги работы и распоряжения главной комиссии по чистке Метростроя были опубликованы в тот же день (7 января 1934 г.), как и обширное постановление московского партийного руководства и Моссовета от 29 декабря 1933 г., на которое ссылалась комиссия.

В дополнение к постановлению комиссия по чистке поручила парткому Метростроя проредить и эффективнее сформировать управленческий аппарат, расширять механизацию труда, лучше оборудовать бараки, а также содержать их в тепле и чистоте, для чего в каждом бараке создать санитарный комитет из трех членов, расширить и улучшить сеть столовых и магазинов, перепроверить штат столовых и аппарата снабжения, усилить рабочий контроль над столовыми и магазинами, провести скорую реорганизацию профсоюзной работы, сосредоточить основную тяжесть партийной работы в

[155] Подсчитано по данным: Ударник Метростроя. 8 дек. 1933. № 245. С. 2; 9 дек. 1933. № 246. С. 2–3; 13 дек. 1933. № 249. С. 3; 2 янв. 1934. № 2. С. 3.

[156] Там же. 26 окт. 1933. № 211. С. 3.

партгруппах, вновь наладить работу производственных совещаний, обеспечив строгий контроль за выполнением их решений, активизировать комсомольские ячейки и придать размах социалистическому соревнованию[157].

3. Низовые организации комсомола и профсоюзов

А) Комсомол

Как и партия, комсомол и профсоюзы в 1932–1933 гг. не располагали на Метрострое прочной сетью низовых организаций. В августе 1932 г. в рамках «штурмового месяца» была предпринята малоуспешная попытка активизировать комсомольцев. Немногие образованные к тому времени комсомольские ячейки вели себя инертно. Они не могли даже приостановить текучесть своих членов, не говоря уже о том, чтобы наладить масштабное социалистическое соревнование или сократить прогулы и частые простои в работе[158].

В январе 1933 г. среди около 9 тыс. занятых на строительстве насчитывалось всего 610 комсомольцев (6,8 %), из них 172 служащих. Только 31 комсомолец трудился на подземных работах в шахтах, прочие устроились в бюро, мастерских и на складах. Хотя комитет комсомола Метростроя сформировал отдельные комсомольские бригады и объявил три барака «комсомольскими», почти незаметна была постоянно требуемая «массовая работа» по воспитанию и культурному шефству над рабочими[159].

Положение изменилось только в феврале–марте 1933 г., когда московское руководство партии и комсомола распорядилось перевести минимум половину метростроевской молодежи на шахты, образовать две соревнующиеся друг с другом шахты, улучшить условия жизни и культурное обслуживание, а также мобилизовать комсомольцев с московских предприятий[160]. На большинстве шахт и дистанций комсомольские группы и ячейки появились только после прибытия мобилизованных.

---

[157] Комиссия по проведению партийной чистки на Метрострое. Постановление // Ударник Метростроя. 7 янв. 1934. № 6. С. 2–3.

[158] Совещание секретарей комсомольских ячеек и ударников Метростроя. Протокол 1. 11 августа 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 30. Л. 31–32).

[159] Бюро МГК ВЛКСМ. Решение о работе комитета комсомола Метростроя, 1 февраля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 52. Л. 93).

[160] Бюро МГК ВЛКСМ. Протокол 17, 27 марта 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 52. Л. 47–48).

Уже в апреле 1933 г. комсомольский секретарь Метростроя Андреев был заменен Кулагиным[161]. Однако и Кулагин проявил себя неспособным добиться решающего перелома и в сентябре 1933 г. был снят со своего поста. Его преемником на строительстве метро стал один из секретарей Московского городского комитета комсомола А. М. Шаширин[162]. Свою деятельность он начал с того, что сместил почти всех секретарей комсомольских ячеек, заменив их функционерами из городского, районных и заводских комитетов комсомола[163]. Всего в период мобилизации «десяти тысяч» на Метрострой пришло 25 комсомольских функционеров, занявших должности руководителей ячеек на шахтах и дистанциях[164].

В сентябре 1933 г. была сформирована структура комсомольских организаций Метростроя: высшим органом являлся комитет комсомола, на среднем уровне были образованы коллективы и ячейки на шахтах, дистанциях и отделах, а низовое звено представляли собой комсомольские группы. В многочисленных коллективах шахт и дистанций было создано промежуточное звено в виде сменных ячеек. На всех уровнях, за исключением ячеек, избирались бюро. В штат со-

---

[161] Секретариат МГК ВКП(б). Протокол 62, 4 апреля 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 3. Д. 30. Л. 149).

[162] Бюро МГК ВЛКСМ. Протокол 28, 4 сентября 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 53. Л. 60); Секретариат МГК ВКП(б). Протокол 76, 8 сентября 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 3. Д. 33. Л. 40). Александр Михайлович Шаширин родился в 1903 г. в городке Ряжск под Рязанью в семье «рабочего, сохранявшего связь с деревней». Он вырос в селе, в течение четырех лет посещал школу, затем работал батраком в сельском хозяйстве и на мельнице. В 1925 г. он вступил в комсомол и дорос до секретаря комитета комсомола завода. В 1928 г. он вступил в партию. В 1929 г., будучи заместителем секретаря комитета комсомола Рязанской губернии, он был послан в деревню, организовывал комитеты бедноты и участвовал в реквизициях зерна и принудительной коллективизации. Через 4 месяца он стал секретарем комитета комсомола г. Михайловска Московской губ. и на этом посту занимался также коллективизацией. В 1930 г. его назначили инструктором и начальником сельского сектора в Московском горкоме комсомола, затем секретарем Дзержинского райкома комсомола г. Москвы и наконец секретарем по культурной работе при Московском горкоме комсомола. Он отвечал за проведение мобилизации комсомольцев, пока Каганович не отправил его самого на строительство метро. Одновременно он оставался секретарем Московского горкома комитета комсомола без определенной сферы компетенции (Стенограмма беседы с Шашириным, 21 ноября 1934 г. // ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 104–119). После завершения первой очереди строительства метро он был награжден орденом Ленина и в 1936 г. командирован в Воронеж на пост секретаря областного комитета комсомола. В 1937 г. его арестовали как «активного члена антисоветской террористической троцкистской организации с 1933 г.», расстрелян в январе 1938 г. (Бухарина. 1911. С. 25–26, 224–226).

[163] Стенограмма беседы с Шашириным, 21 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 120).

[164] Эйдман. 1986. С. 211.

трудников комитета комсомола входило 9 «освобожденных» членов и двое служащих. На шахтах и дистанциях наряду с «освобожденным» секретарем (в месяц он получал 275–300 руб.) в комсомольских ячейках работало по пять членов на общественных началах: культурный пропагандист, уполномоченные в области производства, экономики, военной подготовки и ответственный за работу «легкой кавалерии», контрольного органа комсомола[165].

В ноябре 1933 г. число сменных ячеек было сокращено с 16 до 11. В принципе стремились к тому, чтобы каждой комсомольской ячейкой руководил член партии. На практике же пригодных для этой цели коммунистов было еще слишком мало. Для выравнивания положения тогдашние парторги и посланные партией коммунисты принимали участие в комсомольских собраниях. «Ударник Метростроя» сетовал по поводу слабого руководства комсомолом со стороны партии на уровне ячеек[166].

Опубликованная в январе 1934 г. резолюция комиссии по чистке Метростроя содержала также распоряжения, которые касались комсомола: комитет комсомола и комсомольские ячейки обязывались проводить регулярные «рейды» «легкой кавалерии», т. е. внезапные, по большей части ночные инспекции. Всем комсомольцам следовало получить техническое образование и сдать соответствующий экзамен. В каждый барак назначался комсомольский организатор (комсорг), чтобы интенсифицировать политическое воспитание и проводить в бараках «культурную работу». Комитет комсомола должен был регулярно проверять, выполняют ли комсомольцы распоряжения. Для устранения слабостей в работе нижнего и среднего звена комсомольской организации сюда надлежало направить ядро коммунистов. Партячейкам поручалось систематически проверять работу комсомольских ячеек, а комсомольские секретари должны были отчитываться в своей деятельности на партийных собраниях[167].

---

[165] Бюро МГК ВЛКСМ. Протокол 29, 17 сентября 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 53. Л. 77); Бюро МГК ВКП(б). Протокол 8, 14 июня 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 15. Л. 17–20). «Легкая кавалерия» возникла в конце 1920-х гг. В 1928 г. деятельность этой группы санкционировали Центральная контрольная комиссия партии и Центральный комитет комсомола. «Кавалеристы» следили за тем, как внедряются рационализаторские предложения, вникали в существо жалоб рабочих, вскрывали случаи бюрократизма, коррупции и рутины и тесно сотрудничали с органами Рабкрина. В конце 1930 г. в группах «легкой кавалерии» участвовали более 250 тыс. молодых людей (Азарин. 1971. С. 394).

[166] Ударник Метростроя. 29 ноября 1933. № 238. С. 3.

[167] Комиссия по проведению партийной чистки на Метрострое. Постановление // Ударник Метростроя. 7 янв. 1934. № 6. С. 3.

Отношения между партийной и комсомольской организациями носили амбивалентный характер. Ввиду малочисленности членов партии при реализации своих решений та опиралась в первую очередь на комсомол. С помощью комсомольцев велась «массовая работа» в отдельных бригадах[168]. Комсомол постоянно подчеркивал свою инициативу и активность, и из интервью с комсомольцами действительно создается впечатление, что партийные решения он реализовывал на основе свободного самоопределения. Перед чисткой 1933 г. некоторые комсомольские организации обнаружили «авангардизм» и проявили оппозиционные настроения по отношению к партии. Комсомольцы ощущали себя самостоятельным передовым отрядом, который не находит достаточной поддержки со стороны партии. Комсомольские секретари, потакавшие таким настроениям, были смещены со своих постов, поскольку «не поняли суть руководства партией массами»[169].

Комсомол находился в подчинении у партии и на базовом уровне, что приводило, поскольку парторганизация была правомочна делать это, к постоянному вмешательству во внутренние дела комсомольских ячеек: под давлением партии лишались своих постов секретари комсомольских ячеек или партком отдавал ячейке приказ включить в повестку заседания определенные вопросы[170].

В феврале 1934 г. секретарю Московского горкома комсомола Лукьянову стало известно, что комсомольские бригады выполнили январский план только на 40 %. Решения партии, как и прежде, плохо воплощались в жизнь[171]. В феврале–марте 1934 г. комсомольские ячейки Метростроя, по аналогии с партячейками, были переданы в ведение райкомов комсомола. Шаширин стал в связи с этим не секретарем комитета комсомола Метростроя, а комсомольским организатором. Его главной задачей являлось впредь «руководство работой комсомольских ячеек Метростроя»[172].

---

[168] Стенограмма беседы с комсомольским секретарем Максимовым, шахта 35, 19 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 73).

[169] То же с партийным секретарем Власовым, шахта 15, 10 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 81–87).

[170] То же с парторгом Копейкиным, 2-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 9); то же с комсомольцем Марусиным, шахта 17, 9 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 2–3).

[171] Совещание членов бюро райкомов ВЛКСМ в Секретариате МГК ВЛКСМ, 13 февраля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 84. Л. 13–14).

[172] Там же. Л. 14; Бюро МГК ВКП(б). Протокол 1, 22 февраля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 5. Л. 24).

В ходе реструктуризации были заменены некоторые секретари ячеек и комсорги. При этом выяснилось, что количество состоявших на учете комсомольцев не всегда совпадало с действительностью: на шахте № 21 из 200 зарегистрированных комсомольцев в наличии было всего четверо, на других объектах ситуация была не многим лучше. Для активизации работы низовых структур в отдельные комсомольские группы были назначены кураторы – секретари райкомов комсомола, несшие персональную ответственность за эти организации[173].

Число комсомольцев на Метрострое в июне 1934 г. составило около 9 тыс. чел. Из них на шахтах и дистанциях работало 7943 (18 % всего трудового коллектива). Комсомольская организация была разделена на 30 ячеек[174]. К началу 1935 г. на шахтах и дистанциях числилось 4756 комсомольцев (13,6 % всех занятых на строительстве)[175].

Из числа комсомольских секретарей, выбранных в период становления организации, многие были смещены, поскольку не справились со своими обязанностями или оказались «кулацкими сынками»[176]. На шахте № 21 и в конце апреля 1934 г. не было ни комсомольских групп в бригадах, ни массовой работы, ни социалистического соревнования. Секретари комсомола на участках по преимуществу являлись совсем молодыми людьми, которые сами лишь год назад вступили в комсомол[177].

В течение весны 1934 г. комсомольская организация постепенно окрепла. В ячейках и группах распределили «общественную работу», которой комсомольцы занимались с воодушевлением. Каждый активный комсомолец обязан был получить «нагрузку», будь то выпуск стенгазеты, участие в рейдах «легкой кавалерии», руководство спортивными кружками, организация военной подготовки или распространение подписки на газеты. Во всяком случае комсомолец

---

173 Бюро ЦК ВЛКСМ. Протокол 141, 14 апреля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 118. Л. 92–99).

174 Бюро МГК ВКП(б). Приложение к протоколу 8, 14 июня 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 15. Л. 17–20).

175 Годовой отчет организаций Метростроя о кадровой работе в 1934 г., общий обзор (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 225. Л. 1–80; Д. 226. Л. 1–90).

176 Стенограмма беседы с комсомольцем Хохряковым, 9 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 20–21); то же с комсомольцем Леск, шахта 24, 1 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 2).

177 То же с комсомолкой Кучеренко, шахта 21 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 154).

(или комсомолка) должны были проводить в бараках политические беседы с беспартийной молодежью[178].

Многие уклонялись от этих поручений, которые занимали существенную часть свободного времени. Другие, кого принудили взять на себя такого рода функции, проявили себя пассивно или не справились с заданием. Таких освобождали от одного поручения и давали взамен другое[179], либо групорги и секретари ячейки их долго обучали и «прорабатывали», как описал эту процедуру комсомолец шахты № 18:

«Мы поставили перед собой задачу, чтобы каждый комсомолец имел конкретное обязательство. Из наших 68 комсомольцев сейчас у каждого есть общественное поручение. Теперь я начинаю, согласно указаниям комитета комсомола, работать с каждым отдельным комсомольцем. У нас есть комсомолка, которая раньше никогда не выполняла комсомольских поручений. Я дал ей задание распространять подписку на «Комсомольскую правду», и она неплохо с ним справилась. Сначала ей удалось привлечь немногих подписчиков, однако теперь она смогла охватить даже беспартийных»[180].

Групорги собирали свою комсомольскую группу один-два раза в декаду, интересовались частной жизнью комсомольцев, шли в бараки, знакомились с условиями жизни в них и следили за тем, чтобы молодежь выписывала газеты, читала книги и ходила в кино[181].

Идеалом комитета комсомола в представлении самих комсомольцев был «активный хаос»: постоянное хождение, дискуссии, обмен мнениями, критика приводили в возбуждение и активизировали молодежь[182]. Характерной чертой этого «активного хаоса» была также известная расхлябанность. Увлеченные «борьбой» с трудностями и

---

[178] То же с групоргом Никитиной, 7-я дистанция, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 34); то же с бригадиром Здоровихиным, шахта 15, 4 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 136).

[179] То же с комсомолкой Сухановой, шахта 10–11, 25 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 123); ЦК ВЛКСМ, Кравчинский. Отчет о работе комсомольской организации шахты 18–18 бис, 7 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 184); ЦК ВЛКСМ, Богданович. Отчет о положении комсомольской организации шахты 21–21 бис, 9 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 189).

[180] Отчетный доклад комсомольского секретаря Марусина, шахта 18. К заседанию ЦК ВЛКСМ, 11 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 231–232).

[181] Отчетный доклад комитета комсомола шахты № 21. Выступление комсорга Петрова. К заседанию ЦК ВЛКСМ, 11 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 221).

[182] Редакция «Истории метро». Стенограмма обсуждения рукописи, 8 марта 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 269. Л. 5). Выражение «активный хаос» заимствовано из этого источника.

лихорадочными темпами, некоторые комсомольские ячейки запускали обычную оргработу. В ходе проведенной в декабре 1934 г. проверки комсомольской организации на шахте № 21 выяснилось, что из якобы 520 комсомольцев шахты на учете в комитете комсомола стоят всего 376. В участковых организациях значилось 386 членов, тогда как в райкоме нашлись учетные документы только на 321 комсомольца[183].

Даже в декабре 1934 г. комсомольские ячейки на шахтах были организованы вопреки ожиданиям плохо. Хотя комсомольские группы с комсоргами имелись на всех участках, а значительная часть комсомольцев принимала участие в общественной работе, тем не менее острую критику вызывали недостаток дисциплины, дезертирство, случаи алкоголизма и, прежде всего, слабое вовлечение в комсомол беспартийной молодежи[184].

На ряде шахт комсомол ограничивался заботой о членах организации и не проявлял внимания к массе беспартийной молодежи. Комсорги не имели представления, сколько в зоне их активности имеется ударников или неграмотных, кто принимает участия в занятиях кружков политучебы[185]. Комсомольская ячейка центрального аппарата – численно незначительная по сравнению с ячейками на шахтах и дистанциях – еще в марте 1935 г. (!) не сформировала комсомольские группы и не определила численность комсомольцев и молодежи вне организации[186].

Б) Профсоюзы

Советские профсоюзы, которые в годы нэпа еще сохраняли остатки автономии, в 1928–1929 гг. были полностью подчинены государству. В своей прежней форме они стали препятствием на пути к форсированной индустриализации и плановой экономике. На VIII съезде профсоюзов в декабре 1928 г. развернулась острая полемика, когда лидер профсоюзов Томский высказал сомнение по поводу первого пятилетнего плана, потребовав переориентации профсоюзов

---

[183] ЦК ВЛКСМ, Богданович. Отчет о положении комсомольской организации шахты 21–21 бис, 9 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 191).

[184] ЦК ВЛКСМ, Кравчинский. Отчет о работе комсомольской организации шахты 18–18 бис, 7 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 182–184); ЦК ВЛКСМ, Богданович. Отчет о положении комсомольской организации шахты 21–21 бис, 9 декабря 1934 г. (там же. Л. 191).

[185] Ударник Метростроя. 11 сент. 1934. № 212. С. 2.

[186] Партком при руководстве Метростроя. Протокол 4, 10 марта 1935 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 11. Л. 5).

на удовлетворение потребностей рабочих. После этого он стал совершенно нетерпимой фигурой для Сталина. Под давлением последнего в Центральный совет профсоюзов (ВЦСПС) были избраны пять представителей ЦК ВКП(б), среди них Каганович, Орджоникидзе и Жданов.

В последующие месяцы сталинская группа под руководством Кагановича провела радикальную перестройку профсоюзов. Томский был смещен со своего поста и заменен Шверником. Основательной чистке подвергся и весь центральный аппарат профсоюзов. Отныне в профсоюзах не велось политических дискуссий, а их массовый аппарат поставлен был на службу индустриализации. Основными задачами профсоюзов стали повышение производительности труда и снижение производственных издержек. Профсоюзные функционеры теперь несли ответственность за выполнение плана[187].

Профсоюзы были распределены по отраслям промышленности, т. е. рабочие и служащие одного предприятия принадлежали к одному и тому же профсоюзу, даже если имели различные профессии. Во главе каждого профсоюза стоял свой Центральный комитет. Объединяющим все профсоюзы органом являлся Всесоюзный Центральный совет профессиональных союзов (ВЦСПС). В ходе реорганизации количество профсоюзов выросло с 23 до 44. При этом крупные профсоюзы, как, например, профсоюз металлообрабатывающей промышленности, который включал 1,2 млн членов, были раздроблены на несколько отдельных[188].

В июне 1933 г. был ликвидирован Наркомат труда (Наркомтруд). Его функции перешли к ВЦСПС, который тем самым окончательно превратился в государственное ведомство трудовых отношений[189]. Профсоюзы занимались теперь и социальным страхованием, охраной труда, содержанием санаториев и домов отдыха, а также соблюдением трудового законодательства. С обретением новых задач им удалось отчасти компенсировать утрату прежних функций и привлечь новых членов[190]. Тот же эффект дала передача в ведение профсоюзов Всесоюзного бюро жалоб из Рабоче-крестьянской инспекции, распущенной в марте 1934 г. после XVII съезда партии[191].

---

[187] Schröder. Industrialisierung. 1988. S. 107–109; Deutscher. 1969. S. 100–103.

[188] Freeman. 1932. P. 112.

[189] Совместное постановление ЦИК СССР, СНК СССР и ВЦСПС, 23 июня 1933 г. // Кодекс. 1934. С. 100.

[190] Hoffmann. 1994. P. 194.

[191] Ударник Метростроя. 14 марта 1934. № 60. С. 2.

Базовыми организациями профсоюзов были фабричные комитеты (фабком), комитеты на строительных объектах (постройком) и их подразделения «местные комитеты» (местком). Самой мелкой единицей служила профсоюзная группа (профгруппа) во главе с выборным организатором (профгрупорг, профорг). Профсоюзные собрания и заседания профсоюзного комитета следовало проводить, равно как и партийные и комсомольские собрания, в нерабочее время.

Согласно закону перед фабкомами и постройкомами ставилась задача представлять интересы рабочих и служащих перед администрацией предприятия, государственными органами и партией, контролировать соблюдение закона об охране труда, следить за безопасностью и условиями труда, выплатой заработной платы и социальным страхованием, заботиться об улучшении культурного и материального снабжения рабочих и «содействовать нормальному ходу производства»[192]. Последней задаче были фактически подчинены все прочие. Профсоюзы призваны были воспитывать у рабочих новую дисциплину труда, распространять социалистические методы работы (ударничество, социалистическое соревнование) и всеми способами стимулировать рабочий класс для достижения более высокой производительности труда[193].

По уставу фабкомы и постройкомы ежегодно обязаны были переизбирать свой состав на общих собраниях членов профсоюза предприятия. Впрочем, в 1930-е годы этот пункт устава все менее соблюдался. Также теоретическим являлось положение о подчинении профсоюзного комитета общему собранию. На практике он получал инструкции от вышестоящих профсоюзных инстанций, партийных и государственных органов[194].

Председатель профкома входил в состав «треугольника» предприятия. Профком был также представлен на паритетных началах с руководством предприятия в тарифно-конфликтной комиссии, в которой рассматривались претензии рабочих и администрации. Фабком или постройком заключал с дирекцией предприятия коллективный договор, который, впрочем, в значительной мере повторял нормы типового коллективного трудового соглашения. Кроме того, профсоюзы проводили производственные совещания[195] и собирали рационализаторские предложения рабочих[196].

---

192 Кодекс. 1934. С. 43–45 (параграфы 156–161).
193 Rubiner. 1932. P. 12–13.
194 Deutscher. 1969. P. 144.
195 Ibid. P. 144–145; Rubiner. 1932. P. 13.
196 Freeman. 1932. P. 118.

Фабком или постройком содержали прачечные, бани, столовые, следили за принадлежащими предприятию заведениями по уходу за детьми, жилищами, оборудовали читальные залы, заботились о курсах, кружках, культурных и спортивных мероприятиях, экскурсиях, распределяли билеты для посещения учреждений культуры или даже содержали рабочий клуб[197].

В 1934 г. в СССР 78,4 % всех занятых на производстве состояли членами профсоюза. В профсоюзе строителей этот показатель был несколько ниже – 72 %. Профсоюз рабочих железнодорожных, шоссейных, портовых и метро с показателем 65,8 % (в 1933 г. – 55,2 %) плелся в самом хвосте списка профсоюзов[198]. Профсоюзные взносы составляли 2 % заработка члена профсоюза[199]. Последний имел право на скидку при приобретении билетов в кино, театр, музеи и другие учреждения, а также получал шанс на предоставление места в лечебном санатории[200].

В 1932–1933 гг. профсоюзная организация Метростроя функционировала слабо. Хотя в марте 1932 г. был образован постройком[201] и впоследствии проведены выборы профоргов на участках, шахтах, дистанциях и в группах, но последние мало чем себя проявили. В декабре 1932 г. никто из парторгов не знал, имелась ли на его шахте профсоюзная группа. Нелегко было подыскать подходящих людей на должность профоргов. Некоторые из выбранных даже не представляли себе, что такое профсоюз. Многие вскоре оставили этот пост. Председатель профкома шахты № 18 должен был одновременно выполнять функции инспектора Рабкрина, вести музыкальный и спортивный кружки, поскольку не было другой подходящей для этого кандидатуры. Из 9 избранных групоргов только двое остались на своем месте. Руководитель культурного сектора хотя и был неплохим рабочим, но не имел понятия, что ему собственно следует делать. Глава массового сектора считал своей основной задачей получение ордеров на продовольствие. Это входило, однако, в компетенцию кооперативного сектора, о чем он не имел представления[202].

В январе 1933 г. было сменено руководство постройкома. Вместо председателя профкома Болдина был назначен Галузо. Неко-

---

197 Ibid. S. 116, 126.

198 Труд в СССР за 1933 год. С. 84; Труд в СССР за 1934 год. С. 262.

199 Freeman. 1932. P. 114.

200 Ibid. S. 125.

201 Ударник Метростроя. 3 июля 1933. № 116. С. 2.

202 Там же. 5 дек. 1932. № 41. С. 3.

торые профкомы шахт ввиду их бездеятельности были распущены. В ходе реорганизации Метростроя в апреле–мае 1933 г. были упразднены профкомы участков. Основной упор был сделан на комитеты шахт и дистанций, однако у них отсутствовал персонал. Постройком стремился направить активность низовых организаций профсоюза на проблему снабжения и улучшения условий жизни рабочих. Ранее они пренебрегали этой сферой, занимаясь больше производственными вопросами, которые, впрочем, совсем не входили в сферу компетенции профсоюзных органов[203]. В мае–июне 1933 г. по распоряжению Московского горкома партии и Центрального комитета работников железнодорожного, шоссейного и портового строительства (Желдоршоспортстрой)[204], которому были приданы рабочие-метростроевцы, была проведена отчетно-перевыборная кампания. Все организации на основе «пролетарской самокритики» обязывались вскрывать и устранять недостатки. Пункты, на которые при этом следовало обратить внимание «бригадам самопроверки», отражали сферу деятельности профсоюзов и одновременно отмечали «узкие места».

Перечень этот охватывал организацию труда и его оплату, правильное применение трудовых норм, контроль за исполнением новых норм, правильный обсчет недовыполненной работы; руководство социалистическим соревнованием и движением ударников[205], созыв производственных совещаний, ускоренное рассмотрение рационализаторских предложений и изобретений рабочих; расходование средств на жилищное строительство, снабжение рабочих кроватями, матрацами и постельными принадлежностями, распределение средств на технику безопасности и охрану труда; улучшение работы столовых, качества пищи, снабжение тарелками и столовыми приборами, заготовка продовольствия, содействие устройству рабочими садов, проведение весенней посевной кампании, содействие марксистско-ленинскому воспитанию, системе политического просвещения, коллективная читка газет, проработка важных решений партии с массами, культурное обслуживание рабочих[206], шефство над Красной армией, интернациональное воспитание рабочих; участие профсоюзной организации в шефской работе с колхозами, проведе-

---

203 Ударник Метростроя. 3 июля 1933. № 116. С. 2.

204 В сентябре 1934 г. профсоюз Желдоршоспортстроя был разделен на Союз рабочих строительства железнодорожного и метрополитена и Союз рабочих шоссейного строительства (Ударник Метростроя. 10 сент. 1934. № 211. С. 3).

205 Подр. об этом см. Гл. V. 3.

206 См. Гл. V. 4.

ние хозяйственно-политических кампаний на селе (заготовка зерна, посевная, уборочная, займы и т. д.); руководство профкома профоргами, привлечение новых членов, исчисление и своевременная уплата членских взносов[207].

Одновременно в низовых организациях были проведены перевыборы. При этом выяснилось, что рабочие не знают некоторых своих профоргов[208]. В начале июля на заседании нового состава постройкома Метростроя прежний глава профкома Галузо не был переизбран и заменен Сухининым[209]. Галузо был уволен за небрежный стиль руководства, на что указали партком и комиссия по чистке Метростроя[210].

Штаты профсоюзной организации из-за обилия задач, которые вменялись ей в обязанность, превышали штатный состав партии и комсомола. Постройком Метростроя в июле 1935 г. располагал 35 «освобожденными» должностями. Председатель профкома (с месячным содержанием в 300 руб.) руководил аппаратом, состоявшим из 9 отделов: орготдела, сектора нормирования, заработной платы и производства, отдела культуры и технической пропаганды, отдела снабжения и условий жизни рабочих, отдела информации и статистики, финансового сектора, спортивного бюро, бюро инженерно-технической секции и административного отдела[211].

В профкоме шахты (шахтком) имелось три «освобожденных» поста: председателя (с окладом 250 руб.), организатора по заработной плате и нормированию, а также технического секретаря[212]. Наряду с этим профсоюз Метростроя содержал пять «опорных пунктов культуры» с руководителем каждой, одного культорга, инструктора ликбеза, заведующего библиотекой, радиотехника и киномеханика. В штате первых наиболее оснащенных «опорных пунктов культуры» значились также учитель, руководитель драмкружка и спортивный организатор[213].

Расходы на этот разветвленный аппарат во втором полугодии 1933 г. составили полмиллиона рублей, которые были перечислены

---

[207] Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол 27, 17 мая 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Л. 1. Д. 5. Л. 27–28).

[208] Ударник Метростроя. 20 июня 1933. № 105. С. 2.

[209] Там же. 8 июля 1933. № 120. С. 4.

[210] Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Информация, июль 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Л. 1. Д. 6. Л. 151).

[211] Бюджетная комиссия МОК Желдоршоспортстроя. Протокол, 29 июня 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Л. 1. Д. 6. Л. 185–187).

[212] Там же. Л. 188.

[213] Там же. Л. 193.

профсоюзу руководством предприятия по условиям коллективного договора (2 % от фонда заработной платы)[214]. Главными статьями бюджетных расходов постройкома Метростроя наряду с содержанием штатного персонала являлись выплаты на оснащение барачных поселений радиоточками (54 тыс. руб.), издержки по уходу за детьми (34 тыс.), на спортивные мероприятия (27 тыс.), пропаганда интернационализма и работа с национальными меньшинствами и иностранцами (26 тыс.), культурно-массовая работа, включая ликвидацию неграмотности (26 тыс.), красные уголки и клубы (20 тыс.), библиотеки и читальни (18 тыс.), проведение киносеансов (14 тыс.) и субсидии кассе взаимопомощи (11 тыс. руб.). Другими расходными статьями бюджета являлись плата за пребывание метростроевцев в санаториях и домах отдыха, культурные мероприятия, выпуск стенгазет, проведение экскурсий, кружки художественной самодеятельности, политические и спортивные, военная и антирелигиозная пропаганда[215].

В октябре 1933 г. аппарат постройкома был сокращен на 13 штатных единиц[216], в декабре 1933 г. еще на 18[217], а в феврале 1934 г. увеличен на 31 единицу. Оклад председателя профкома тем временем повысили до 500 руб. в месяц. Число «культурных баз» выросло до десяти[218]. В марте 1934 г. исходя из реорганизации партийных и комсомольских органов рассматривали предложение о ликвидации постройкома и передаче профкомов шахт и дистанций непосредственно в подчинение Желдоршоспортстроя[219]. Проект этот, впрочем, не был реализован.

В конце июля 1933 г. членами профсоюза значились 50–55 % метростроевцев. Областной комитет критиковал комитеты шахт и дис-

---

[214] Коллективный договор, заключенный постройкомом с руководством Метростроя, был опубликован в «Ударнике Метростроя» (29 июня 1933. № 113. С. 6). Он действовал в период с 1 марта 1933 до 1 марта 1934 г. и включал 22 статьи, от образования и вербовки рабочей силы, проведения социалистического соревнования до нормирования, организации, охраны и оплаты труда, обеспечения рабочих жильем и продовольствием и культурно-массовой работы.

[215] Бюджетная комиссия МОК Желдоршоспортстроя. Протокол, 29 июня 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 6. Л. 171–172). Сюда же относились 140 тыс. руб. на расходы по присмотру за детьми и 102 тыс. руб. на культурную работу, выделенные Наркоматом народного просвещения, но не включенные в бюджет Метростроя (там же. Л. 173).

[216] Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол 44, 23 сентября 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Л. 1. Д. 6. Л. 93).

[217] То же. Протокол 55. 13 декабря 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 6. Л. 9).

[218] То же. Протокол 5. 3 февраля 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 262).

[219] Председатель МОК Желдоршоспортстроя Полторацкий – в Президиум ЦК Желдоршоспортстроя. Проект постановления, 4 марта 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 209).

танций за то, что те плохо стараются привлечь новых членов и на недели затягивают из-за бюрократических проволочек прием рабочих, согласных вступить в профсоюз. Кроме того, профсоюзная картотека находилась в хаотическом состоянии, а многие члены профсоюза по несколько месяцев не платили членские взносы[220]. На первую встречу профсоюзных организаторов в конце ноября 1933 г. явилось всего 250 из 700 профоргов[221].

В сентябре 1933 г. произошла новая перемена в руководстве постройкома[222]. Новый председатель Гранат ввиду затруднительного положения своей организации призвал провести в ноябре 1933 г. «профсоюзную декаду», в ходе которой намечалось проверить численность членов профсоюза, довести их долю среди метростроевцев с 51 до 70 % и погасить задолженность по членским взносам[223]. Даже среди коммунистов и комсомольцев на ряде шахт и дистанций всего 10–15 % состояли в членах профсоюза. На некоторых шахтах председатели профкомов точно не знали, сколько членов входит в их организацию. Несколько сот рабочих на протяжении месяцев не платили членские взносы[224]. Гранат составил обширный план работы на следующие месяцы, из которого следовало, что низовые организации на всех объектах Метростроя были созданы самое раннее в конце 1933 г.[225] К 1 января 1934 г. доля членов профсоюза среди метростроевцев возросла до 65 %[226].

В связи с истечением срока коллективного договора в феврале 1934 г. на всех объектах Метростроя было проверено его выполнение. Для заключения нового договора собрали предложения рабочих и служащих. При каждом профкоме с этой целью была образована чрезвычайная контрольная комиссия, в состав которой вошли председатели профкома и бюро инженерно-технической секции (ИТС),

---

220 Объединенное заседание МОК Желдоршоспортстроя и постройкома Метростроя. Протокол, 25 июля 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Л. 1. Д. 6. Л. 149).

221 Ударник Метростроя. 29 ноября 1933. № 238. С. 4.

222 Сухинин был уволен со своего поста, но остался работать на Метрострое и сумел пройти партчистку. Вместе со своим преемником Гранатом в январе 1934 г. он был избран в состав парткома Метростроя (Ударник Метростроя. 14 янв. 1934. № 12. С. 1).

223 Председатель профкома Метростроя Гранат – в профкомы шахт и дистанций, ноябрь 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 215. Л. 61, 65–66).

224 Профком Метростроя. Отчет о состоянии профсоюзной организации, ноябрь 1933 г. (там же. Л. 62–64).

225 Профком Метростроя. План работы, 15 ноября 1933 – 1 января 1934 г. (там же. Л. 42–45).

226 Профком Метростроя. Записка, б/д [ноябрь 1933 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 325. Л. 6).

представители администрации и лучшие ударники. По каждому разделу коллективного договора были дополнительно созданы «бригады самопроверки». О результатах проверки источники, впрочем, сведений не содержат[227].

В июне 1934 г. Московский комитет партии освободил Граната от обязанностей председателя постройкома Метростроя и назначил на этот пост бывшего заместителя парткома Осипова. Он оставался на этой должности вплоть до завершения строительства первой очереди метро. Гранат же стал его заместителем[228].

В течение 1934 г. профсоюзная организация существенно расширилась. Причиной тому были как более высокая доля членов профсоюза среди метростроевцев по сравнению с партией и комсомолом, так и более разветвленная организационная сеть. 60 профоргов на одной дистанции или шахте не были чем-то удивительным[229]. Впрочем, даже председатели профкомов шахт и дистанций не всегда четко представляли, что входит в их задачи. Партия должна была постоянно вмешиваться и отстранять от должности неспособных или пассивных лидеров профсоюза[230]. Еще в октябре 1934 г. председатель профкома 4-й дистанции не мог сказать, сколько членов профсоюза в его подразделении, а членские взносы уплачивались здесь «по совести». Профорги отчасти пользовались высоким авторитетом, но имели в высшей степени отвлеченные представления о своей деятельности[231]. Некоторые функционеры чувствовали себя столь обремененными «принципиальными вопросами», что не реагировали на жалобы рабочих[232].

Фрагментарно сохранившиеся протоколы шахткомов позволяют заключить, что основной упор в профсоюзной работе на шахтах и дистанциях делался на развертывание социалистического соревнования и ударничества, а также проведение производственных совещаний. Относительно большое место занимали также инспектирование бараков и забота об условиях жизни рабочих. При обсуждении на производственных совещаниях регулярно обращались к вопросам

---

227 Профком Метростроя. Проверка выполнения коллективного договора за 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 174. Л. 25–28).

228 МГК ВКП(б). Протокол 8, 14 июня 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 5. Л. 241).

229 Стенограмма беседы с профоргом Федоровым, 45-я дистанция, 28 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 82).

230 То же с партийным секретарем Власовым, шахта 15, 10 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 86–88).

231 Ударник туннеля. 29 окт. 1934. № 107. С. 2.

232 За качество метро. 12 июня 1934. № 17–18. С. 3.

выполнения плана, хода социалистического соревнования и присуждения или лишения звания «ударник»[233].

4. Партия, комсомол, профсоюз и «единоначалие»

Активные действия партии, комсомола и профсоюза часто противоречили принципу единоначалия. Теоретически руководство предприятием входило в компетенцию директора, соответственно начальников шахт и дистанций на их участках. На практике же сферы ответственности переплетались, и многое из того, что относилось к задачам партии, комсомола или профсоюза, прямо или косвенно воздействовало на производство.

Граница между «пассивностью» и нарушением единоначалия была весьма зыбкой. Правда, в 1929 г. ЦК ВКП(б) определил роль партии в связи с единоначалием: партячейки и комитеты партии обязаны были вести общественно-политическую и экономическую работу таким образом, чтобы облегчить профсоюзам и администрации выполнение директив партии, не вмешиваясь при этом в текущую работу профкома и дирекции, особенно в распоряжения администрации. Партячейкам на предприятии следовало активно способствовать реализации принципа единоначалия[234].

Эти директивы призваны были усилить позиции дирекции, но впоследствии часто неправильно трактовались партийными функционерами. Кампании по развертыванию социалистического соревнования или ударничества вовлекали партию, комсомол и профсоюзы в конкретные вопросы руководства предприятием, от утверждения трудовых норм до организации работы и распределения заработной платы. Отношения между администрацией и политическим руководством зачастую оставались неясными. Даже «красные директора» постоянно следили скорее за потребностями предприятия, чем отвечали интересам партии, так что последняя считала своим долгом вмешаться во внутренние дела предприятия[235]. «В наших условиях можно тысячу раз быть начальником, но если свои меры не согласовывают с партийными и профсоюзными органами, то наталкиваются

---

[233] Профком шахты 19–20. Протоколы, март 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 327. Л. 198–213); Профком шахты 29. Протоколы, ноябрь 1933 – февраль 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 214. Л. 14–33, протоколы сохранились частично); Профком при руководстве Метростроя. Протоколы, март–июль 1935 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 317. Л. 1–14).

[234] КПСС в резолюциях и решениях. Т. 4. С. 313; Merridale. 1990. P. 168; Ударник Метростроя. 10 дек. 1933. № 247. С. 1.

[235] Merridale. 1990. P. 168–171.

на непреодолимые препятствия», – отвечал Ротерт на упрек у в том, что не смог как руководитель предприятия провести определенные мероприятия[236].

Дополнительные проблемы возникали в связи с тем, что вмешательство следовало со стороны партийных секретарей, не обладавших адекватным техническим или экономическим уровнем образования. Во всяком случае поворот вследствие сталинских директив 1931 г. привел к тому, что партийной организацией стали руководить более дисциплинированно и жестко. Партийное представительство на заводах основывалось теперь не на идее привлечения масс, как то было в 1929–1931 гг., но приобрело характер интервенции со стороны Центрального комитета, Московского горкома и райкомов[237].

В «треугольнике» профсоюз был слабейшим звеном, так как после смещения партией Томского профсоюзную организацию держали на коротком поводке. В профсоюзных комитетах тон задавала партийная фракция. Даже выборы в фабкомы и постройкомы контролировались партийными бригадами[238]. Аналогичным образом партия оказывала влияние и на администрацию. Указания партии, касавшиеся руководства предприятием, отдавались по большей части партийной фракции в центральном аппарате, т. е. ведущим управленцам или инженерам, которые одновременно являлись членами партии[239].

На уровне центрального руководства Метростроя механизм функционирования «треугольника» в источниках отражен не вполне ясно. В наличии имеются лишь некоторые отсылки к решениям, сформулированным «треугольником»[240]. Ротерт и его заместители руководили предприятием с помощью приказов и распоряжений. Это, впрочем, не означает, что беспартийный Ротерт мог вести дело в одиночку, тем более когда весной 1933 г. заместителем ему был поставлен Абакумов. За этим решением стоял Московский горком партии, использовавший Абакумова для прямого контроля над ру-

---

[236] Стенограмма совещания у Кагановича по вопросам метро, 15 ноября 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 102).

[237] Merridale. 1990. P. 187–188.

[238] Merridale. 1990. P. 176.

[239] Ср.: Протокол собрания партактива Метростроя, 2 августа 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 6. Л. 3).

[240] Ср., например: Стенограмма беседы с партийным секретарем Копейкиным, кессонная группа, 28 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 28). Копейкин несколько раз упоминает о «треугольнике». Речь при этом идет о конкретных решениях, например о переводе 150 комсомольцев на другую шахту. Отсутствие информации о деятельности «треугольника», возможно, связано с сохранностью документов. Материалы администрации Метростроя отложились достаточно полно, тогда как документы парткома и постройкома – лишь фрагментарно.

ководством Метростроя. Оба они, Ротерт и Абакумов, несли полную ответственность за все сферы строительства[241], так что можно говорить о руководящем дуумвирате, получившем к тому же широкие полномочия от Московского комитета партии (Каганович и Хрущев), который часто и энергично вмешивался в управление предприятием. С другой стороны, секретарь парторганизации Метростроя и председатель профкома вообще не вникали в непосредственное руководство стройкой.

На шахтах и дистанциях ситуация была иной. Здесь «треугольник», или даже скорее «четырехугольник», поскольку большим влиянием пользовался комсомол, играл важную роль. Повсеместно возникали расхождения и конфликты по поводу единоначалия и вмешательства политических организаций. Некоторые начальники шахт, которые были хорошими инженерами, но неважными организаторами и боялись брать на себя ответственность, напротив, были рады, когда принимать решения им приходилось не в одиночку, но в коллегиальной форме[242].

«Треугольники» или «четырехугольники» имели место не только на уровне шахт и дистанций, но и на участках, в сменах и бригадах. «Треугольник» участка собирается ежедневно и обсуждает недостатки в работе, сообщал парторг 6-й смены шахты № 20[243]. «Все решалось под диктовку “треугольника” и комсомола – четвертого угла», – характеризовал комсомолец Титов взаимодействие инженеров смены с партийным, комсомольским и профсоюзным организаторами[244]. Порой в бригадах парторги выполняли функции бригадиров[245].

Сильные партсекретари занимались и увольнением неспособных или неугодных начальников шахт и их заместителей[246]. Многие смешивали свои задачи с обязанностями начальника шахты. Когда секретарь парткома Батраков пришел на шахту № 16, он созвал бюро парткома, пригласил технический персонал и устроил совещание по поводу распределения работ. На следующий день он вновь со-

---

241 Стенограмма беседы с Абакумовым, 24 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 38).

242 Ср. то же с партийным секретарем Бельским, шахта 17–18, 17 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 75).

243 То же с парторгом Решетниковым (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 342. Л. 241).

244 То же с комсомольцем Титовым, шахта 18 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 321. Л. 21).

245 Ударник Метростроя. 21 ноября 1932. № 36. С. 3.

246 Стенограмма беседы с партийным секретарем Бельским, шахта 17–18, 17 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 78).

брал бюро для вынесения партийного решения об организационной структуре шахты[247]. И напротив, были руководители шахт и дистанций, сами состоявшие в партии и входившие в партячейки, которые вмешивались в партийную работу, поскольку считали партийного секретаря неспособным выполнить свои функции[248]. Гармоничное сотрудничество, которое описывал начальник шахт № 7–8 и 13–14, являлось скорее исключением из общего правила:

«Погребинский – лучший парторг из тех, с кем приходилось встречаться. Он отнюдь не подрывает единоначалия, но вместе с тем знаком со всеми деталями работы. Его роль заключается в установлении недостатков. [...] Есть партийные организаторы, которые стоят в стороне, он же постоянно призывает к себе людей и спрашивает, что происходит. Он – контроль проведения. Мы действуем одновременно. В мои распоряжения он не вмешивается, но спрашивает, как выполняются мои директивы, он пользуется высоким авторитетом в коллективе, от инженеров до самых рядовых рабочих»[249].

Некоторые партийные секретари подчинялись начальнику шахты или воздерживались от критики в его адрес, поскольку были заинтересованы в хороших отношениях с ним. До середины 1933 г., т. е. до прихода на Метрострой профессиональных функционеров, встречались секретари партийных ячеек, которые в производственном отношении являлись подчиненными начальников шахт и тем самым были зависимы от них[250].

Для партийных секретарей и устраивались ускоренные технические курсы с той целью, чтобы они могли держать совет на производственных совещаниях и не полностью зависели в техническом плане от начальников шахт. «Это позволило мне быть не просто чистым политиком и администратором, но понять техническую суть метро, что такое деревянная крепежная конструкция, что такое бетон и желе-

---

[247] Стенограмма беседы с партийным секретарем Батраковым, шахта 16–17, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 146).

[248] То же с инженером Шмидтом, начальником 5-й дистанции, 26 июня 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 274. Л. 19); то же с десятником Гречищевым, 5-я дистанция, 26 июня 1934 г. (там же. Л. 31).

[249] То же с инженером Барышниковым, начальником шахт 7–8 и 13–14, б/д [1934] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 118); см. аналогичное заключение: то же с инженером Рохваргером, начальником шахты 47–48, 28 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 92).

[250] Бюро МГК ВЛКСМ. Стенограмма совещания комсомольцев, мобилизованных на Метрострой, 3 июня 1933 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 67. Л. 39); Ударник Метростроя. 23 марта 1934. № 68. С. 3.

зобетон, как работают машины», – замечал по этому поводу один из партийных секретарей[251].

В определенной форме вмешательство партийного секретаря в производство могло способствовать реализации строительного замысла. В конце 1932 г. партийный секретарь Гусев получил сообщение от одного десятника, что на шахте № 29 бетонные работы ведутся с упущениями. Проверка показала, что бетон действительно крошился. Защищаясь от обвинений, техники и начальник шахты дали Гусеву понять, что он ничего не понимает в этом деле:

«Мы поставили этот вопрос на заседании парткома. Я пригласил каменщиков, десятника Блохина и члена парткома. Поставили доклад начальника. Начальник существа не сказал, оправдывая всевозможные вопросы. Он сказал, что тут ничего особенного нет, вы не в свое дело нос суете, вы должны мобилизовать массы, а технические дела я понимаю больше, чем партком, который ставит этот вопрос. Мы не сказали, что нам сказал десятник. Если бы мы сказали, то десятнику было бы плохо. Мы поставили очень резко вопрос и предложили техническим руководителям разобрать все стены дочиста, пока они не будут крепки со стороны и сверху. За брак стены начальнику шахты объявили выговор по партийной линии». Хотя Гусев и оказался прав, его инициатива была расценена как нарушение единоначалия, а самого парторга отчитали в Московском комитете партии[252].

Между начальником шахты Ермолаевым и партийным секретарем Ольховичем произошло повторное столкновение, когда Ермолаев расценил распоряжения партийного секретаря как подрывающие его авторитет. Когда Ольхович на производственном совещании в грубой форме накинулся на инженеров, они заявили, что в такой обстановке не могут больше работать на шахте. Начальник шахты Ермолаев присоединился к ним, угрожая к тому же своей отставкой, если Ольховича не уберут с шахты. Руководитель шахты получил поддержку со стороны комсомольского секретаря и председателя профкома, который одновременно являлся заместителем Ермолаева. Ольховича перевели на другую шахту[253]. Начальники шахт обращались в партийный и комсомольский комитет, прося о поддержке, когда речь за-

---

[251] Стенограмма беседы с партийным секретарем Гусевым, шахта 33–35 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 211).

[252] Там же. Л. 213–214.

[253] То же с инженером Ермолаевым, начальником шахты 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р–7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 15–16); то же с комсомольским секретарем Млодиком, шахта 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 50–53).

ходила о преодолении узких мест в снабжении. С помощью личных контактов или посылки «буксирной бригады» коммунисты и комсомольцы могли добиться большего, нежели начальники шахт[254]. Иногда партийным функционерам приходилось исполнять роль, которой они собственно противились. Когда главный механик 6-й дистанции заметил, что инструкторша парткома может раздобыть дефицитные инструменты, он стал обращаться к ней в случае, если чего-то недоставало, так что инструкторше пришлось проводить время в беготне с одного завода на другой в поисках токарных станков и инструмента. На партийно-массовую работу, ее подлинную сферу деятельности, времени не оставалось[255]. Бывали случаи, когда партийные секретари и парторги сами брались раздобыть спецодежду и инструменты или облегчить условия жизни рабочих, устраивая душевые, улучшая работу буфетов или «пробивая» постройку жилых бараков[256].

Принцип единоначалия подрывали не только «треугольники», но и инженеры, которые в этих целях обращались в партийные инстанции. Когда главный инженер Арбатского радиуса Ломов обращался к Ротерту с предложением и наталкивался на сопротивление, он напрямую запрашивал Кагановича, Хрущева или Булганина, находя у них поддержку[257]. Когда партийный секретарь Розенберг явился на шахту № 22–22 бис, его поразила царившая там «демократия»: регулярно распоряжения начальника шахты выполнялись не сразу, а после активного обсуждения подчиненными. Розенберг поддержал руководителя шахты, исключив из партии по обвинению в нарушении принципа единоначалия начальника участка, его заместителя и парторга[258]. Начальника шахты № 12 весной 1934 г. уволили за то, что он оказался не в состоянии провести принцип единоначалия в коллективе шахты и не нашел иного средства исправить ситуацию, как постоянно грозить на заседаниях «треугольника» своей отставкой[259]. Приказы администрации не всегда строго выполнялись и на уровне

---

[254] Стенограмма беседы с партийным секретарем Копейкиным, кессонная группа, 28 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 27).

[255] То же с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 22).

[256] То же с партийным секретарем Копейкиным, кессонная группа (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 3); то же с партийным секретарем Ермолаевым, шахта 7–8 (там же. Л. 85).

[257] То же с главным инженером Ломовым, 29 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 165–166).

[258] То же с партийным секретарем Розенбергом, шахта 22–22 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 54–55).

[259] Стенограмма совещания у Кагановича, 25–26 февраля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 202. Л. 26–27).

бригады, где возникали споры между рабочими и техническим персоналом[260].

На 5-й дистанции в декабре 1933 г. за нарушение единоначалия был смещен партийный секретарь. Дело заключалось в том, что Абакумов уволил начальника дистанции, который оспаривал распоряжение руководства Метростроя. После этого начальник обратился в бюро партячейки, которое его поддержало, постановив обратиться в партком Метростроя с просьбой об отмене увольнения. Несмотря на то что партком указал ячейке, что подобные действия означают вмешательство в компетенцию руководства предприятия и подрывают единоначалие, бюро вынесло повторно то же решение. После этого партком аннулировал это решение, сместив секретаря ячейки и вынеся ему строгий выговор[261].

Руководитель Орготдела парткома Метростроя в этой связи разъяснил распределение функций в «треугольнике»: руководитель предприятия несет ответственность за технический процесс, размещение рабочей силы и производительность труда. Партячейке позволено только *интересоваться* этими вопросами. Она отвечает за политическое руководство рабочими и контроль за работой профкома. За хозяйственное и техническое руководство ответственности она не несет. Задачей профсоюзного комитета является урегулирование вопросов оплаты труда, культурно-массовая работа, удовлетворение повседневных нужд рабочих[262].

Многие партийные секретари в каждодневной практике строительства немногое могли делать на основе таких определений. Повсеместно они вмешивались в дело управления, парткомы обсуждали правильность распоряжений начальников шахт и даже объявляли их утратившими силу[263]. Дело доходило до того, что председатели профкомов отменяли приказы начальников шахт и задним числом информировали об этом администрацию[264]. Но и новое административное и партийное руководство 5-й дистанции не придерживалось

---

260 Стенограмма беседы с партийным секретарем Власовым, шахта 15, 10 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 89).

261 Оргбюро парткома Метростроя. Постановление, 5 декабря 1933 г. // Ударник Метростроя. 10 дек. 1933. № 247. С. 1; Уполномоченный МГКК РКИ по Метрострою Золотов – председателю МГКК РКИ Филатову, 28 декабря 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 680. Л. 1).

262 Выступление Казанцева на закрытом партсобрании 5-й дистанции. Протокол, 4 декабря 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 680. Л. 66).

263 Рабочая Москва. 5 окт. 1934. № 253. С. 3.

264 Ударник Метростроя. 12 апр. 1934. № 85. С. 1. В данном конкретном случае профком осудил поступок своего председателя и сместил его с должности. Он был исключен и из парткома шахты.

распределения компетенции. В некотором смысле их роли даже поменялись: секретарь партячейки Борисов с головой ушел в частные вопросы руководства предприятием, тогда как начальник дистанции Шмидт занялся социалистическим соревнованием и установкой досок с вопросами и ответами об условиях жизни рабочих. «Я отвечаю за производство», – цитировал «Ударник Метростроя» партийного секретаря и так описывал его типичный рабочий день:

«17 марта 1934 г.

10:30–11:00 Борисов приходит в партком, спорит с начальником дистанции о субботниках, ходе работ, просматривает газету.

11:00–13:00 Борисов на производстве.

13:30–13:45 Он выслушивает разъяснения начальника дистанции о способе проходки.

13:45–14:30 На производстве, совместно со Шмидтом и инструктором МК Макаром.

14:30–14:40 Разговаривает по телефону.

14:40–15:45 В районе по поводу вербовки рабочей силы. Обед.

15:45–16:45 Проводит собрание рабочих смены.

17:00–18:00 У начальника дистанции и его заместителя»[265].

Время «на производстве» Борисов по преимуществу проводил, занимаясь делами, которые входили в круг обязанностей лидера профсоюза, парторга или директора: он выслушивал жалобы рабочих по поводу нехватки спецодежды и оплаты труда, разъяснял им пункты коллективного договора (причем бригада прерывала работу, чтобы его выслушать). Он спорил с начальником инструментального цеха о состоянии рабочего инструмента, говорил с кем-то еще о транспортных проблемах. После окончания первой смены он бежал на участок и устраивал собрание рабочих смены, не ставя об этом в известность начальника участка, партийного и профсоюзного организаторов. (Слишком поздно узнавали об этом и рабочие, которые отправлялись обедать в столовую.) Ежедневно он разбирал дела об увольнении и приеме рабочих на работу, вмешиваясь в сферу руководства стройкой. Политическое воспитание рабочих, которому отдавался приоритет накануне XVII съезда партии, шло при этом по сокращенной программе. Столь же бездеятельным оставался и профсоюзный комитет[266].

---

[265] Ударник Метростроя. 23 марта 1934. № 68. С. 2.

[266] Там же.

Проблема единоначалия и политического руководства производством не была решена и в последующие месяцы. Требование строгого единоначалия, осуждение вмешательства партийных секретарей в дело управления стройкой и констатация, что начальник шахты и секретарь парторганизации поменялись ролями, стали постоянным рефреном на партсобраниях и в прессе[267]. Случались, впрочем, и вмешательства, которые считали правомерными, когда, например, руководитель шахты самовольно продлевал срок завершения тоннеля, установленный Московским комитетом партии, а партком отвергал новый календарный план[268].

Единоначалие нарушали и активные комсомольцы с их «энтузиазмом» и стремлением все взять в свои руки. Начальника шахты 23 уволили, поскольку он не выступил против одного комсомольского бригадира, который называл рабочих «начальниками шахты». Многие секретари комсомольских ячеек пренебрегали их непосредственными задачами (организация бесед, работа с комсомольской группой, сбор членских взносов, политучеба и т. д.) и больше думали о том, как применить рабочую силу и какие следует провести технические мероприятия:

«Когда меня вызвал к себе секретарь МК комсомола тов. Шаширин, то я захватил с собой чертежи, графики, пришел и доложил ему. Он говорит мне: ты ко мне пришел как начальник кессонной группы, а что вы для комсомола делаете? Я встал в тупик, и не случайно, а потому что мы этими вопросами не занимались. Комсомольская группа у нас не была в центре внимания, и поэтому беспартийная молодежь нас сторонилась, комсомольцы не были приближены к беспартийной молодежи, не только беспартийные, но и новички-комсомольцы оставались без всякого надзора, без всякого руководства»[269].

Комсомольский секретарь кессонной группы летом 1933 г. держал себя как «начальник шахты», что само по себе раздражало комсомольцев, так как он постоянно отдавал на стройке распоряжения, а отказывающимся их выполнять грозил исключением из комсомола[270]. На шахте 35 комсомольцы жаловались на бригадира и групорга,

---

[267] Ср., например: Стенограмма I партконференции Метростроя, 1 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 133. Л. 15, 19: «Партгруппа на шахте 9 [...] путает свои задачи с задачами производственного совещания. В целом группы не проводят полнокровной политики»); Рабочая Москва. 5 окт. 1934. № 233. С. 3.

[268] За качество тоннеля. 20 авг. 1934. № 9. С. 1.

[269] Стенограмма вечера воспоминаний комсомольцев кессонной группы. Выступление комсомольца Котель, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 15).

[270] Выступление Шашкова, 28 августа 1934 г. (там же. Л. 38).

которыми были недовольны, и «били в набат» в производственной многотиражке. Они не исполняли указаний и вместо того, чтобы работать, постоянно проводили собрания. Когда, наконец, они избрали групоргом одного из своих членов, в дело вмешался комсомольский секретарь и распорядился назначить сюда энергичного групорга, которому молодежь подчинилась[271].

Если комсомольцы считали приказы неправильными в техническом отношении, они нередко отказывались их выполнять и осознанно шли на нарушение принципа единоначалия, так как знали, что их будут критиковать в любом случае, если они выполнят распоряжение, заведомо зная о его несостоятельности, и тем самым повредят качеству строительства[272].

На закрытых совещаниях Каганович весьма нелицеприятно отзывался об активности комсомольцев. В феврале 1934 г. он критиковал отсутствие у комсомольцев дисциплины по отношению к руководству стройки. На строительстве метро в этом смысле царит «род квазидемократии», «страшно много болтовни, страшно много вмешательства в производство». Не годится, чтобы комсомольский секретарь в руководстве предприятием имел тот же вес, что и начальник шахты. Нужно разъяснить комсомольцам, что их призвали не для проведения собраний, а для работы. Некоторые начальники шахт не осмеливаются тронуть комсомольского секретаря: «Он ударник, доброволец, энтузиаст...» «Мы создали вокруг комсомола ореол, это хорошо и прекрасно, но это не значит, что мы позволим им на шахте вмешиваться во все дела. Должны царить дисциплина и порядок», – требовал Каганович[273].

5. Механизмы реализации власти

Наряду с многократно упомянутым исключением из партии, комсомола или профсоюза или передачей дела в репрессивные органы партийная и комсомольская верхушка использовали, в той мере и там, где они были в состоянии, разнообразный арсенал методов, с помощью которых, опираясь на твердое ядро мобилизованных, получали возможность контролировать, дисциплинировать и побуждать к

---

[271] Стенограмма беседы с комсомольским секретарем Максимовым, шахта 35, 19 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 66–67).

[272] То же с комсомольцем Катамадзе, 1-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 6–7).

[273] Стенограмма совещания у Кагановича, 25–26 февраля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 202. Л. 31).

более высоким достижениям как членов этих организаций, так и администрацию и рядовых рабочих. Эти методы инспирировались суггестивным представлением о «военном положении», и их применение и эффективность были тесно связаны с тем, насколько удавалось руководству насадить и поддерживать данное представление хотя бы у части трудового коллектива. В мирной обстановке гражданского общества подобные методы были неприменимы.

А) Реализация власти на уровне управленческого аппарата

Одной из предпосылок реализации власти среди управленческого аппарата являлась созданная в 1934 г. разветвленная сеть партийных информаторов. В каждом отделе центрального аппарата и на отдельных строительных объектах были внедрены члены партии, обязанные держать партком в курсе текущих событий. Где таких специальных информаторов не было, их функцию исполняли парторги[274].

На недостатки, которые становились таким образом известны парткому центрального аппарата[275] или вскрывались на партийных собраниях, а также на распоряжения Московского комитета партии партком или бюро партячейки реагировали различными способами: назначали комиссию по расследованию, поближе присматривались к руководящему персоналу, устраняли оппозиционеров или предположительно оппозиционно настроенных сотрудников и «классово враждебные элементы», исключали инженеров и управленцев из партии, если они были коммунистами, или выносили им выговоры. Если речь шла о беспартийных, допустивших промахи на ответственном посту, партком через Абакумова инициировал их увольнение[276]. Когда же проблема выходила за пределы компетенции парткома, о ней докладывали партийному секретарю или парторгу Метростроя, в соответствующий райком или в Московский горком партии, предлагая этим инстанциям принять соответствующие меры, или вызывали допустивших ошибки в работе членов партии на заседание комиссии партийного контроля[277].

---

[274] Партком при руководстве Метростроя. Протокол 21, 23 июня 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 3. Л. 62).

[275] Цельный массив источников мы имеем только в отношении парткома центрального аппарата. Документы подчиненных ему парткомов Метростроя не сохранились.

[276] См., например: Партком при руководстве Метростроя. Протокол 25, 29 июля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 4. Л. 12–14).

[277] То же. Протокол 3, 28 февраля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 2. Л. 10); Протокол 16, 8 мая 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 3. Л. 46). Парторгу Метростроя

Для проведения в жизнь распоряжений принимали постановления. Чтобы придать им действенность, постановления расписывались конкретным исполнителям, ответственным за их реализацию. Если при этом речь шла о ведущих управленцах Метростроя, таких как, например, Абакумов или второй заместитель Ротерта Айнгорн, распоряжение могло быть реализовано непосредственно. Если исполнителями являлись коммунисты, обладавшие ограниченным влиянием, например начальники отделов или бригадиры, действенность постановления тоже оставалась невысокой. В случае если постановление адресовалось парторгам и профкомам, оно касалось не вопросов руководства предприятием, а по большей части содержало указания, как улучшить партийную или массовую работу[278]. Чтобы оказать давление на исполнителей постановления, им часто угрожали исключением из партии или дисциплинарным взысканием, коль скоро в определенный срок они не выполнят задание[279].

Конкретные распоряжения парткома, адресованные отдельным лицам, могли привести к нарушению принципа единоначалия, поскольку речь в них шла не только о внутрипартийных делах, но и о вопросах «производства»[280]. Партком Метростроя практиковал тем самым своего рода параллельное руководство, которое не было согласовано с начальством исполнителей этих приказов. По большей части распоряжения все же не касались деталей производственного руководства, а содержали принципиальные установки, ссылались на приказы администрации или высших партийных инстанций, которые либо не были реализованы в полном объеме, либо осуществление их велось недостаточно активно[281].

Такого рода постановлениями партком либо действовал на заднем плане, пытаясь повысить эффективность руководства с помощью дав-

---

Старостину и Октябрьскому райкому парии доложили, что руководство Метростроя не реорганизовало свой аппарат в соответствии с решениями XVII партсъезда, ограничившись перемещением сотрудников из одного отдела в другой. Старостина просили поддержать реорганизацию аппарата.

[278] Партком при руководстве Метростроя (Бюро ячейки). Протоколы 1934–1935 гг. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 3. Л. 1–64; Д. 4. Л. 1–35; Д. 11. Л. 1–23).

[279] То же. Протокол 28, 23 августа 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 4. Л. 23).

[280] Ср., например: Бюро партячейки при руководстве Метростроя. Протокол 4, 4 февраля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 3. Л. 18). Документ содержит 2, 5 страницы указаний инженеру Катцену, который должен был хлопотать перед Московским горкомом партии о поставке заказанных 100 вагонов метро.

[281] Бюро партячейки при руководстве Метростроя. Протокол 1, 17 января 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 3. Л. 4–5). В документе речь идет об обязательстве начальника отдела в течение определенного срока провести в жизнь решения Московского комитета партии относительно реорганизации аппарата.

ления на начальников отделов и их подчиненных, либо воздействовал на саму администрацию, побуждая ее реализовать наконец распоряжения высших инстанций. Тем самым партком при руководстве Метростроя брал на себя функции контрольного органа, следившего за исполнением поступавших сверху директив, соблюдением финансовой дисциплины, заданных сроков и эффективностью руководства строительством.

Та же картина наблюдалась и на уровне отделов центрального аппарата, а также на шахтах и дистанциях. Если партийные секретари и парторги правильно понимали свою задачу и не нарушали принцип единоначалия, они, с одной стороны, поддерживали начальников соответствующих отделов, шахт и дистанций, заботясь о точном исполнении членами партии их распоряжений. С другой стороны, они контролировали, следуют ли начальники отделов, шахт и дистанций приказам центральной администрации и высших партийных инстанций и выполняют ли план, при необходимости вмешиваясь или посылая донесения «наверх». На некоторых шахтах партийные секретари в январе 1934 г. добились того, что начальник шахты каждую декаду обязан был отчитываться перед парткомом, а начальники участков – перед парткомом и, сверх того, перед открытым партсобранием[282]. Важную роль партком играл в ускорении темпов работы. В ходе проведенного летом 1934 г. «похода Кагановича»[283] парткомы ряда шахт самовольно сократили установленные Кагановичем сроки завершения прокладки тоннелей[284]. Для ускорения темпа бетонных работ на некоторых шахтах на каждый участок поставили члена партии. Партком дополнительно направил сюда дежурных, которые круглосуточно вели «оперативный дневник», в котором фиксировали все события и распоряжения[285].

Некоторые начальники шахт в августе 1934 г. высказывали сомнение в том, что можно выдержать сроки, установленные Московским комитетом партии. По этому поводу парторг Старостин созвал совещание партактива, на котором эти взгляды были подвергнуты острой критике, а соответствующим начальникам шахт вынесены выговоры. Партийные активисты провели собрания на шахтах, следя за тем,

---

282 Стенограмма беседы с парторгом Бакулиным, 8-я дистанция, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 174).

283 См. Гл. V. 3.

284 Полетаев. 1953. С. 32–33.

285 Стенограмма беседы с партийным секретарем Бельским, шахта 18–18 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 197).

чтобы критически настроенные инженеры получили отпор со стороны присутствовавших на собраниях рабочих[286].

Много резолюций парткомов ограничивались перечнем недостатков и общими директивами для повсеместного применения. Речь при этом шла о развертывании социалистического соревнования, расширении партийно-массовой работы, строгом исполнении единоначалия, развитии самокритики, долге члена партии служить примером в труде и мотивировать беспартийных на выполнение плана, расширении системы политучебы, соблюдении сроков, бдительности в отношении классовых врагов, улучшении профсоюзной работы и обеспечении рабочих жильем[287]. В других постановлениях руководству предприятием поручалось проведение мероприятий, которое оно само предлагало[288].

Важным инструментом в руках партии являлись стенные газеты, первые из которых появились после начала выхода с августа 1932 г. газеты «Ударник Метростроя», а с июля 1934 г. публиковалось множество многотиражек шахт и дистанций. В конце июня 1934 г. Московский горком партии одобрил издание этих газет, распорядившись выделить необходимые денежные средства и бумагу[289]. Изменения в составе издателей «Ударника Метростроя» и прочих многотиражек очевидно свидетельствует, как пресса все более превращалась в инструмент партии: в 1932 г. «Ударник Метростроя» являлся органом парткома, профкома и руководства Метростроя. В октябре 1933 г., во время мобилизации «десяти тысяч», вторым издателем стал значиться комитет комсомола. В марте 1934 г., параллельно с передачей партийных и комсомольских ячеек в ведение райкомов, «Ударник Метростроя» стал приложением к газете «Рабочая Москва», органу

---

[286] Стенограмма беседы с партийным секретарем Бельским, шахта 18–18 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 189–191). Перед комиссией по расследованию, созданной в ходе этого дела Московским комитетом партии, начальник шахты Танкелевич обратил внимание на сложные технические проблемы при строительстве станции «Мясницкие ворота», а также высказал по адресу Кагановича опасение, что погоня за темпами может вызвать серьезную угрозу. После консультаций со специалистами Каганович решил сократить средний свод станции (там же. Л. 191–192).

[287] См., например: Бюро партячейки при руководстве Метростроя. Протокол 1, 17 января 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 3. Л. 4–7); Партком при руководстве Метростроя. Протокол 31, 5 и 7 октября 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 4. Л. 33).

[288] Партячейка при руководстве Метростроя. Протокол 4, 28 марта 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 455. Оп. 1. Д. 2. Л. 15). Абакумову поручалось реорганизовать руководящий аппарат согласно предложенной им схеме, одновременно сократив штатное расписание.

[289] Бюро МГК ВКП(б). Протокол 8, 23 июня 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 5. Л. 249).

Московского горкома партии, Моссовета и городского совета профсоюзов[290]. Администрация стройки тем самым лишилась влияния на газету. То же самое происходило с газетами на шахтах и дистанциях. За малым исключением, они выходили в качестве органа комитетов партии, комсомола и профсоюзов на шахтах и дистанциях[291].

Если в 1933 г. корреспонденции «Ударника Метростроя» в значительной мере основывались на жалобах рабочих по поводу плохих условий жизни, а также на критике партийных функционеров и прочих членов партии в ходе партчистки, то в 1934 г. характер газеты изменился: жалобы и критические письма рабочих публиковались, как и прежде, но теперь они почти не касались партийных секретарей, а был направлены по преимуществу против администрации («аппарата» в целом или отдельных инженеров), а также нерадивых рабочих. Критика со стороны рабочих, которую использовали в ходе чистки в целях повышения партийной дисциплины, не была нужна в прежней форме, поскольку теперь партия укрепила свои базовые организации. Авторитет партийных секретарей теперь следовало оберегать от публичных нападок. Газета была нацелена отныне на оказание давления на рабочих и администрацию. Критика, которую газета стала допускать, была критикой в духе хозяина стройки: работа идет слишком медленно и плохо организована, качество строительства невысокое, расходы завышены, снабжение стройматериалами не обеспечено и т. д. Взгляд «снизу» с этого момента стал маргинальным и не определял содержание газеты[292].

В 1933 г. не было ни одного номера «Ударника Метростроя», в котором не предавались бы осуждению «бюрократ», «враг народа», «дезорганизатор», «вредитель» или вор. Это касалось прежде всего тех сфер жизни, которые вызывали наибольшее недовольство рабочих: столовых, жилых помещений, кооперативных магазинов и материального снабжения. В 1934 г. такого рода корреспонденции прекратились. Акцент был перенесен на борьбу за темпы и качество.

---

290 Секретариат МГК ВКП(б). Протокол 2, 13 марта 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 21. Д. 3055. Л. 46).

291 Если Рассвайлер (Rassweiler. 1988. P. 79) применительно к строительству Днепрогэса полагает, что тамошняя многотиражка «Днепрострой» являлась важнейшим инструментом партии, то Страус (Straus. 1997. P. 328–329), занимавшийся историей московского завода «Серп и молот», в местной многотиражке и стенгазетах усматривает скорее влияние заводской администрации, в подчинении которой находились партийная и профсоюзная организации.

292 На рубеже 1934–1935 гг. наметился новый поворот: началась фаза самопрославления партии. Хотя еще оставалось достаточно много доделок и улучшений, но основная работа была выполнена и успех строительства больше не вызывал сомнений. Появились обширные статьи об отдельных героях стройки. Параллельно на страницах газеты усиливался культ личности Сталина и Кагановича.

На первой странице каждого номера «Ударника Метростроя» стали публиковаться таблицы о плановых обязательствах и фактическом выполнении заданий всеми шахтами и дистанциями за последние сутки, с учетом месячного плана выемки грунта и укладки бетона. В мае–июне 1934 г. к ним добавились ежедневные сообщения о низком качестве строительства и мерах по устранению недостатков[293].

Многотиражки на шахтах и дистанциях также обрушивались на узкие места в производстве. Начальников шахт и дистанций, а также инженеров клеймили позором, если под их руководством не выполнялся план или строительство велось с низким качеством. Газеты не ограничивались публикацией материалов, но требовали реальных мер: инженеров смещали, увольняли, отдавали под суд или по крайней мере объявляли выговор. Редакции газет совместно с комсомолом устраивали рейды «легкой кавалерии» для проверки того, как администрация реализует решения Московского комитета партии и Моссовета. В том случае, когда руководство стройки оправдывало плохую работу объективными причинами, такими как недостаток рабочей силы, редакция командировала в бригады своего «рабочего корреспондента» (рабкор), вооруженного секундомером, чтобы проследить за использованием рабочего времени и зафиксировать частые простои вследствие плохой организации труда. Рабкоры не оставляли в покое руководство стройки и профком, пока те не принимали соответствующие меры. Редакции брали с начальников подписку об устранении недостатков к определенному сроку. Если они затягивали с принятием мер или ответом на такие письма, имена ответственных лиц печатались в газетах. Редактор одной многотиражки весьма высоко оценивал эффективность этих мероприятий. В результате публикации в его газете было устранено от 80 до 90 % отмеченных недостатков[294].

Поскольку газеты могли предать гласности недостаток в лучшем случае с опозданием на день, бригады прессы[295] искали другие возможности для скорого и «оперативного», по выражению тех лет, реагирования на проблему. Одним из таких способов стали «окна метро»:

---

293 О кампании борьбы за качество см. Гл. VI. 7.

294 Стенограмма беседы с редактором производственной газеты 6-й дистанции Емельяновым, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 321. Л. 117–120).

295 В марте 1934 г. 80 редакторов из состава редакций газеты «Ударник Метростроя», журнала «Массовик» (орган Московского комитета партии) и 35 московских многотиражек были отозваны со своих мест, сформированы в 10 бригад прессы и посланы на отстающие участки Метростроя. Там они сначала выпускали бюллетени и стенгазеты, позднее и производственные многотиражки (Стенограмма беседы с редактором Антиповым, 24 марта 1935 г. // ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 90–98).

большие плакаты размером 2 на 3 м с крупной карикатурой, которые вывешивались на стройплощадке таким образом, что их можно было видеть и с улицы, и, так сказать, позволяли заглянуть на стройку. Эти плакаты сильно действовали на виновных в неполадках и вынуждали их принять необходимые меры. Если желаемый результат не заставлял себя ждать, плакаты снимали. На 8-й дистанции с помощью «окон метро» ускорили бетонные работы, на 4-й дистанции плакаты дали толчок атаке «легкой кавалерии» на склад материалов, к которой впоследствии подключилась государственная прокуратура[296]. Если внутрипроизводственные акции не оказывали нужного действия, плакаты с карикатурами развешивались и на домах, где жили инженеры и прочие ответственные лица. Последний способ применяли в первую очередь против систематически опаздывавших на работу[297].

Другой формой быстрого реагирования служили «молнии»: листовки, которые по недостатку времени не печатали, а писали от руки, прикрепляли на двери адресата или копировали в нескольких экземплярах, развешивая в шахте и распределяя по бригадам. Особый эффект давали молнии, снабженные карикатурой и повешенные так, чтобы их тоже можно было видеть с улицы[298]. «Молнии» звучали, например, следующим образом:

«Бьем тревогу. Гостев срывает монтаж лестницы на 16 вентиляционной шахте. 1 марта первый завод Метростроя (отв. за монтаж тов. Гостев) должен был приступить к монтажу лестницы в стволе вентилятора. Сегодня 3 марта, Гостев к монтажу не приступил. Позор срывщикам графика. Редакция газеты “Вентилятор”»[299].

«Тов. Быковский, вы обязаны были поставить насос к [такому-то] числу. Не поставили. Почему?»[300]

«Молнии» применяли не только редакторы газет, но и коммунисты и комсомольцы, работавшие на стройке. Когда инженер 4-й дистанции заявил, что работа не может быть выполнена к назначенному сроку, рабочие тотчас взяли лист фанеры и написали на нем «молнию» о том, что инженер является «правым оппортунистом», не желает выполнять свое задание и т. д. Такие «молнии» и плакаты разве-

---

296 ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 105–107.

297 Там же. Л. 126–127.

298 Там же. Л. 127–129.

299 Там же. Л. 127а. Монтаж предположительно начался на следующий день.

300 Стенограмма беседы с комсомолкой Малковой, шахта 23, 1 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 5).

шивались на каждом углу[301]. Если начальник шахты или участка плохо распределил работу, на своей двери он обнаруживал плакат, как Абакумов, когда на шахте 9 бис из-за недостатка электроэнергии остановилась работа[302]. Плакаты и молнии, равно как и стенгазеты, которые имелись на каждом строительном объекте, часто даже в отдельных бригадах, давали несомненный эффект. Каждый стремился избежать упоминания своего имени в негативном контексте[303].

Б) Реализация власти внутри партийной или комсомольской организации

Отнюдь не все члены партии и комсомола были «энтузиастами». Многих, в том числе и тех, кто был назначен или выбран групоргами, следовало сначала воспитать и дисциплинировать в организации. С консолидацией низовых организаций, прошедшей на большинстве шахт и дистанций в первые месяцы 1934 г., партийные и комсомольские секретари фактически получили возможность руководить своими людьми и влиять на них.

Наиболее распространенной формой реализации власти в партийной или комсомольской группе (ячейке) являлось проведение собраний. Если их вели нормальные люди, эти собрания могли действовать стимулирующим и даже вдохновляющим образом[304]. Им придавалась важная дисциплинирующая функция. Секретари партийных и комсомольских организаций всех уровней и групорги охотно использовали собрания, чтобы обратить внимание товарищей, каким-то негативным образом проявивших себя, на их персональные ошибки и дать повод коллегам для критических высказываний. Если таким способом и не могли изменить поведение одного члена организации, то во всяком случае для других разбор на собрании становился мерой устрашения.

На первой партконференции Метростроя, состоявшейся в январе 1934 г., лидер партийной организации Матусов осведомился, присутствуют ли на собрании определенные члены партии, исполняющие

---

[301] Стенограмма совещания у Шаширина. Выступление коммуниста Синицына, 4-я дистанция, 28 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 74); стенограмма беседы со сменным техником Кеня, 25 июня 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 313. Л. 143).

[302] Стенограмма беседы с комсомольским секретарем Млодиком, шахта 9–9 бис, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 54).

[303] Стенограмма совещания у Шаширина. Выступление бригадира Зуева, 28 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 77).

[304] Tagebuch aus Moskau. 1996. S. 95.

ведущие функции в управлении Метростроя, и после этого в жесткой форме публично отчитал их за ошибки[305]. Аналогично протекали собрания на шахтах и дистанциях:

«Большим подспорьем и зарядкой для нашей работы являлись общепартийные собрания. На этих партсобраниях всегда обсуждались вопросы авангардной роли коммунистов на производстве. Например, если механик Бутюгин плохо наладил работу механизмов, то на партсобрании выступают коммунисты, говорят об этом, и это заставляет Бутюгина подтянуться в работе. Были случаи, когда отдельные коммунисты начинали сдавать в работе, но достаточно было поговорить об этом на собрании, чтобы они справлялись. [...] Мы старались, чтобы каждое партсобрание идейно обогащало коммунистов»[306].

Если смена или бригада не выполняла план, членов партии или даже всю партгруппу вызывали в партбюро и строго спрашивали, почему они сами плохо работали и не позаботились о том, чтобы беспартийные рабочие лучше выполняли задание[307]. Некоторые групорги ежедневно после работы собирали рабочих своей группы, чтобы узнать, как работали коммунисты, и проверить, выполнили ли они свои обязательства. Одновременно обсуждался и план на следующий рабочий день[308].

Сомнительно, чтобы эти меры были действительно столь эффективны, как о том рассказывали метростроевцы в своих интервью. Опрошенные партийные функционеры, разумеется, стремились представить свою работу и работу партии как чрезвычайно успешную и соответствовать ожиданиям интервьюера. Не ясно также, в какой мере описанные методы применялись в отдельных низовых организациях.

Следующей ступенью критики на партийном и комсомольском собрании служило требование выступить с формальным отчетом. В течение 1934 г. многие партийные и комсомольские организации проводили систематические «самоотчеты»: каждый коммунист и комсомолец с определенным интервалом должен был отчитаться перед собранием, как он выполняет свои обязательства на производстве и в политической работе. Коллеги, перед которыми их товарищ

---

[305] Партийная организация Метростроя. Стенограмма первой партконференции, 9 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 133. Л. 76–79).

[306] Стенограмма беседы с партийным секретарем Липманом, 8-я дистанция, 7 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 75).

[307] То же с партийным секретарем Батраковым, шахта 16–17, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 143).

[308] Там же. Л. 77.

держал отчет, знали его по повседневной работе и могли с полным основанием судить о том, сказал ли он правду или просто симулировал активность. Речь при этом шла не столько о том, чтобы рассказать о себе другим, сколько о том, чтобы выступающий с отчетом осознал, где он еще должен «работать над собой». В идеале он сам указывал на собственные ошибки и недостатки. Если он их скрывал или не осознавал, коллеги говорили ему об этом[309].

Членов партии и комсомола, которые хотя и были ударниками на производстве, однако не выполняли своей политической задачи, а именно не смогли контролировать и оказывать воздействие на остальных рабочих, побуждали проявлять активность и в этом аспекте:

«На собраниях партгрупп, которые проводятся ежедневно после окончания работ, каждый коммунист и кандидат партии отчитывается о своей работе, говорит, что он сделал, что не сумел сделать. Так мы друг от друга учимся, критикуем, добиваемся темпов, высокого качества работ, добиваемся, чтобы сами коммунисты были политически грамотными, были бы политическими вожаками беспартийных»[310].

Если обсуждение отчета в партгруппе или ячейке складывалось для коммуниста или комсомольца неблагоприятно, ему объявляли выговор или лишали звания ударника[311]. В рамках обсуждения отчета члены партгруппы и ячейки интересовались также обстоятельствами жизни своего товарища. У некоторых причина низкой активности заключалась в том, что им приходилось жить в тяжелых условиях. Тому или другому после «самоотчета» партийная и комсомольская организация оказывали поддержку[312].

Изучение жизненных обстоятельств членов организации являлось элементом еще одного распространенного метода реализации власти, который были обязаны использовать партийные секретари и групорги: они должны были «обрабатывать» коммунистов по одиночке, т. е. индивидуально. Хорошие групорги или партийные секретари лично знали своих людей, вели с ними беседы, навещали их в бараках или на квартирах, чтобы составить себе общее представление. «Обработ-

---

[309] См., например: Стенограмма беседы с партийным секретарем Липманом, 8-я дистанция, 19 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 15); то же с партийным секретарем Ольховичем, шахта 7–8, 13 апреля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 98).

[310] То же с партийным секретарем Липманом, 8-я дистанция, 7 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 79).

[311] То же с бригадиром Плисс, шахта 31–32 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 147).

[312] То же с комсомолкой Никитиной, 7-я дистанция, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 35).

ка» могла заключаться в том, что коммуниста призывали проявлять большую активность, благодаря информации, чтению или участию в системе политучебы повышали его «политический уровень», помогали ему в личных делах или предавали гласности его случай на собрании и тем самым оказывали на него моральное давление.

Когда партсекретарь Гусев заметил, что проходчик Трушин охладел к партийной работе, появляется на работе пьяным и четыре месяца не платил членские взносы, он пригласил его для личной беседы в партком. Трушин рассказал, что у него сложности в семье и потому он пропивает свои деньги. Гусев отправился к нему домой и обнаружил, что Трушин с женой и тремя детьми живет в жалких условиях.

«Мы поставили вопрос о работе коммуниста Трушина в бригаде на заседании парткома. На это заседание пригласили всех коммунистов. На Трушине мы учили партийную организацию и комсомольскую организацию, каким не надо быть коммунистом в производстве и как надо бороться. Дали определенное задание, дали срок, выправили в работе и указали, что ему нужно делать. Поставили перед начальником вопрос об улучшении его бытовой стороны»[313].

Объектом проверки служили не только отдельные коммунисты и комсомольцы, но и целые комсомольские бригады, большей частью в форме взаимной проверки бригадами итогов работы и выполнения плана. Таким способом бригады, не выполнявшие план, «подтягивали» до уровня передовых[314].

Взаимный контроль, как и отчет перед коллективом, стимулировали развитие у людей чувства гордости и честолюбия: комсомольцев вызывали в бюро ячейки и спрашивали, достойны ли его поведение и трудовые успехи звания комсомольца[315]. Следующим схожим стимулом было поручение ответственного задания:

«Одного я назначил ответственным по вопросам инструментов в бригаде, другого – по вопросам учебы бригады в техкружках и по вопросу политического характера – негласного, невыборного, неназначенного политруководителя, который следил за членскими взносами, за участием в общественной комсомольской работе, за каждым членом бригады в отдельности, как он работает, чем живет. Был еще культурно-бытовой и административный сектор – это я.

---

313 То же с партийным секретарем Гусевым, шахта 33–35 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 216).

314 Отчетный доклад секретаря комитета комсомола Хохрякова о работе на шахте 18, 11 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 1м. Оп. 3. Д. 129. Л. 209).

315 Стенограмма беседы с комсомольцем Грибановским, шахта 18, 7 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 110).

Я следил за нуждами каждого члена бригады, за культурными нуждами, за заработной платой, за его интересами в области производства, особенно разрядов. На разряды я не скупился тем, которые заслуживали этого. Все это создавало в бригаде стимул к повышению производительности»[316].

С помощью таких методов партийному секретарю Левитасу удалось вновь привлечь к комсомольской работе одного юношу, который прежде был активным функционером, потом за какой-то проступок был исключен из комсомола и с того времени не хотел иметь дела с комсомолом, большую часть времени праздно проводил в шахте, отвлекая коллег от работы. Левитас узнал, что молодой человек, которого рабочие из-за внешности и манеры держаться прозвали «профессором», был действительно интеллигентом, и поручил ему организовать многодневное массовое представление для молодежи, отпустив необходимые средства[317].

Укрепление дисциплины среди коммунистов и комсомольцев осуществлялось также с помощью прессы, газеты «Ударник Метростроя», многотиражек на шахтах и дистанциях, стенгазет, плакатов и «молний». Таким способом освещалась не только их позиция на производстве, но и политическая активность (или отсутствие таковой). Члены партии, которые не посещали кружки политучебы, ничего не делали для «культурного роста» или в качестве парторгов не занимались «массовой работой», могли очутиться в виде карикатуры на страницах газеты или на плакате. В «окнах метро» высмеивали и тех, кто опаздывал на занятия кружков политучебы[318].

Упомянутые выше бригады прессы не только разоблачали не справляющихся со своими обязанностями парторгов, но и оказывали им помощь. Они давали советы при распределении коммунистов и комсомольцев по бригадам, помогали при составлении расписания занятий и тематики кружков политучебы и предоставляли материал для чтения[319]. Когда секретарь парторганизации кессонной группы проигнорировал предложенные бригадой прессы материалы и не улучшил партийную работу, бригада подключила партий-

---

[316] Стенограмма беседы с комсомольцем Грибановским, шахта 18, 7 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 110).

[317] Стенограмма беседы с партийным секретарем Левитасом, шахта 15–17, 19 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 63–65).

[318] То же с редактором Антиповым, 2-я наклонная шахта (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 92).

[319] Там же. Л. 92–95.

ный орган – газету «Рабочая Москва». В итоге райком партии взял на себя заботу о партячейке шахты[320].

Почти все из описанных методов реализации власти основывались на принципе превращения в публичное дело всего коллектива таких сторон жизни личности, как поведение, ошибки или даже семейные обстоятельства. Если коммунист вел себя политически пассивно, пил или избивал жену, это было не только его личной проблемой, но и предметом разбирательства на партгруппе или в ячейке, которые, само собой разумеется, не оставались в стороне и активно вмешивались в жизнь членов организации.

В) Реализация власти в среде рабочих

Публичность и вовлечение в жизнь коллектива были ядром механизма реализации власти и среди рабочих. «Каждый знал, что в случае невыполнения плана ему придется отчитываться не только перед начальством, но и перед целым коллективом, где уже истинные причины отставания никак не скроешь», – полагал начальник 7-й дистанции[321]. В «окнах метро» на стройплощадках друг напротив друга были выставлены достижения бригад и отдельных рабочих. Медленно работавшие обозначались улитками или черепахами на посмешище своим коллегам и получали зарплату в особой, черной кассе, которая помещалась на самом видном месте. В других странах такие методы вызывали протест со стороны профсоюза. В сталинском же Советском Союзе сами профсоюзы таким способом оказывали на рабочих моральное давление[322].

Точно так же, как члена партии подвергали острой критике на партсобрании, простого рабочего «разбирали» на собрании бригады или производственном совещании[323]. Если речь шла о серьезном проступке, присутствовавшие на рабочем собрании коммунисты и комсомольцы принимали решение просить администрацию об увольнении проштрафившегося[324]. Хотя коммунисты и комсомольцы почти

---

[320] Там же. Л. 103.

[321] То же с инженером Степановым, 7-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 320. Л. 109).

[322] См.: Citrine. 1936. P. 158, 330; Rückkehrer berichten. 1942. S. 134, 162–163; Стенограмма беседы с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 7).

[323] Стенограмма вечера воспоминаний на шахте 31–32, 17 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 119).

[324] Стенограмма беседы с бригадиром Холодом, шахта 7–8 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 198).

всегда были в меньшинстве, в подобных случаях им удавалось привлечь большинство присутствовавших рабочих на свою сторону и добиться нужного решения.

В стенной печати и многотиражках рабочие, позитивно или негативно проявившие себя, перечислялись поименно или даже помещалась их фотография с хвалебными отзывами или жесткой критикой. Зачастую помещали карикатуры на нерадивых работников с сатирическими стихами. Чтобы подействовать на лодырей и прогульщиков, которые не реагировали на заметки в газете, карикатуры на них вывешивались в жилых бараках[325]. Карикатуры и стихотворные вирши об отстающих, а также о передовых рабочих вывешивались в шахтах в виде плакатов. В стихах выражались также простые требования к конкретным лицам или бригадам выполнить определенную работу в срок и надлежащим образом[326]. Такие методы «массовой» работы особенно интенсивно применялись на заключительной стадии строительства. В тоннелях были развешаны плакаты следующего содержания:

«Бригада плиточников Борисова. Вы взяли обязательство ежедневно давать по 2 квадратных метра на человека. Вы это обязательство не выполняете. Вы срываете нам срок сдачи станции. 3-угольник предлагает вам напрячь все силы и выполнить свою задачу».

«Товарищи, бригада Парина, треугольник дистанции отмечает вашу ударную работу. Вы взяли встречный [план]. Сделали третий кессон, вы выполнили эту задачу. Мы отмечаем вашу ударную работу и призываем рабочих равняться по бригаде Парина. Треугольник»[327].

Особой формой таких плакатов служили так называемые «сигналы». Они готовились редакторами шахтных многотиражек, брали на прицел тех рабочих, кто работал медленно или недостаточно качественно, и вывешивались у входа в шахту. Чтобы еще оперативнее выпускать «сигналы», редакция газеты «Ударник щита» в разгар работ несколько дней провела прямо на шахте, подготовив в общей сложности 90 таких «сигналов». Мимо «сигналов» постоянно проходили рабочие. Ударники подшучивали и издевались над изображенными в карикатурном виде лентяями, прогульщиками и неумехами.

---

[325] Стенограмма беседы с редактором Антиповым, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 126).

[326] То же с партсекретарем Фельдманом, шахта 10–11, 16 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 47–48).

[327] То же с партийным секретарем Липманом, 8-я дистанция, 8 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 107).

Часто для исправления недочетов хватало заявления, что материал отправляется в редакцию[328].

В самый пик работ, когда речь шла о том, чтобы в экстремально короткий срок закончить проходку тоннеля или отделку станции, комсомольцы и коммунисты выпускали листовки с краткими рифмованными лозунгами, как, например, следующие:

«Чтобы не было видно швов в облицовке,
Мраморщик – больше вниманья к фасовке».

«Мы платим за мрамор высокие цены –
Каждую плитку – в колонны и стены».

«Выметем начисто брак с облицовки,
Мраморщик – больше рабочей сноровки».

«Чтобы станция глядела зеркалом со всех сторон,
Чище полируйте грани облицовочных колонн»[329].

Во время проведения кампании по подписке на займы индустриализации на некоторых дистанциях с интервалом 5–6 минут выходила очередная «молния»: рабочие приходили в редакцию и заявляли, что подписываются на заем в размере месячной зарплаты, и называли имена других рабочих, которых вызывали на соревнование, призывая последовать своему примеру[330].

Кампании подписки на займы являются наглядным примером того, как давление оказывалось на каждого отдельного рабочего. Профсоюзные активисты уговаривали рабочих, которые совсем не брали облигаций займов или брали немного, подписаться еще и в конце концов добивались своего. Рабочих, которых вызывали на соревнование их товарищи, а они продолжали упорствовать и отказывались приобретать облигации займов, подкарауливала опасность быть разоблаченными на следующем производственном собрании как «вражеский элемент»[331]. Поскольку у многих метростроевцев было сомнительное социальное происхождение, они предпочитали лучше избежать этого

---

[328] Ударник щита. 17 февр. 1935. № 64. С. 4.

[329] Стенограмма беседы с партсекретарем Фельдманом, шахта 10–11, 25 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 67).

[330] То же с редактором Антиповым, 2-я наклонная шахта (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 107).

[331] Информационный сектор Орготдела ВЦСПС. Доклад о настроениях рабочих, ИТР и служащих в период кампании по подписке на займы, 25 мая 1933 г. (ГА РФ. Ф. 5451. Оп. 43. Д. 281. Л. 177).

риска. «Если вы позволите провести тайное голосование, за вас никто не проголосует», – цитировал профсоюзный доклад в этой связи выражение одного рабочего[332]. Другие агитаторы по подписке на займы прибегали к психологическим трюкам, в частных беседах создавая впечатление, будто бы они особо доверяют собеседнику и просят им помочь. Такими методами удавалось добиться желаемого результата, в том числе и в бригадах сезонников, которые явно сторонились займовых операций[333].

Не только в период займовых кампаний, но и в других ситуациях рабочие держали себя весьма сдержанно из страха преследований и демонстрировали желательную для властей модель поведения. В источниках по истории строительства метро этот страх лишь редко находит отражение. Одним из немногих примеров является интервью главного инженера шахты № 21–21 бис, в котором старый метростроевец признался, что при прорыве плывуна он полез в шахту с угрозой для жизни только потому, что знал – в противном случае его на следующий же день заберут в ОГПУ[334].

Грубые нарушения производственной дисциплины жестко пресекались. Наказанием могло стать лишение свободы на срок от 6 месяцев до 3 лет[335]. Трудно сказать, насколько широко на строительстве метро применялось уголовное преследование как средство повышения трудовой дисциплины. Отдельные случаи – не принимая во внимание воровства, растраты и других преступных действий – упоминаются летом 1934 г. в связи с усилиями покончить с вопиюще низким качеством бетонных работ. «Серьезное предупреждение всем бракоделам и их покровителям! Каждый бригадир, десятник, инженер и рабочий должен отдавать себе отчет, что за плохую бетонную работу может попасть на скамью подсудимых», – говорилось в одной шахтной многотиражке в июне 1934 г.[336] Рабочих и инженеров, виновных в плохом бетонировании тоннельных сводов, народный суд мог приговорить к тюремному заключению на срок от 5 до 12 месяцев[337].

Чаще, по сравнению с вмешательством прокуратуры и уголовным преследованием, проходили заседания товарищеского суда и других

---

332 Доклад о нездоровых настроениях отдельных рабочих в связи с кампанией по подписке на займы. 17 мая 1933 г. (ГА РФ. Ф. 5451. Оп. 43. Д. 281. Л. 198–200).

333 Стенограмма беседы с бетонщицей Федоровой, шахта 31–32, 17 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 102).

334 То же с главным инженером Панчевым, шахта 21–21 бис, 18 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 133).

335 Там же. Л. 128. На транспорте мерой наказания могла стать и смертная казнь.

336 Туннель в срок. 9 июня 1934. № 35. С. 1.

337 Там же.

дисциплинарных органов на самом предприятии. Таблица наказаний по образцовому уставу предприятия, выпущенному правительством 17 декабря 1930 г., предусматривала следующие дисциплинарные взыскания: 1) выговор; 2) выговор с оглашением на предприятии, сообщением в профком и занесением в личное дело; 3) привлечение к ответственности перед товарищеским судом по согласованию с профсоюзной организацией; 4) бессрочное увольнение без выплаты подъемных и запрет занимать должности в промышленности и на транспорте на срок до 6 месяцев[338]. Эффективная реализация этих взысканий зависела, впрочем, от готовности руководства предприятия строго следовать штрафным нормам, что не всегда имело место в условиях хронического дефицита рабочей силы.

Введенные в 1930–1931 гг. товарищеские суды имели право накладывать следующие наказания: 1) предупреждение; 2) общественное порицание с извещением или без в стенгазете; 3) обязательство возместить причиненный ущерб, если его размер не превышает 50 рублей; 4) представление в дирекцию предприятия об увольнении осужденного; 5) представление в соответствующую профсоюзную организацию об исключении осужденного из профсоюза[339].

Инструкция ВЦСПС в апреле 1931 г. призывала товарищеские суды переводить «злостных прогульщиков и летунов» на более низкую категорию снабжения максимум на срок 3 месяца. Побывавшие под товарищеским судом обязывались сдать свои ордера на посещение рабочего кооператива и получить новые, низшей категории. При неисполнении приговора товарищеского суда их исключали из закрытого распределителя и увольняли с предприятия[340].

В целом товарищеские суды не оправдали возлагавшихся на них надежд, и в течение 1930-х гг. были оттеснены на задний план народными судами. Они не пользовались уважением рабочих и потому не смогли выполнить поставленной задачи, а именно содействовать их воспитанию. Этим судебным учреждениям не хватало компетенции для того, чтобы дисциплинировать рабочих принудительно[341].

На Метрострое товарищеские суды заседали часто, на одной шахте № 22 в 1933 г. прошло 116 таких заседаний. По большей части здесь разбирались дела об алкоголизме и связанных с ним эксцессах и драках в барачных поселках. В 1934 г. под товарищеским судом

---

[338] Hackenberg. 1978. S. 60–62, 152.

[339] Ibid. S. 117.

[340] Инструкция ВЦСПС, Наркомснаба и Центросоюза, 7 апреля 1931 г. // Сборник. 1932. С. 225.

[341] Hackenberg. 1978. S. 119.

оказалось много рабочих-бракоделов[342]. Такие суды зачастую выносили постановления об исключении провинившегося из профсоюза, увольнении его с работы и выселении из барака[343].

Комсомольцы и коммунисты придавали черты товарищеского суда также собраниям бригад или рабочих смен. Некоторые комсомольские бригадиры решали наказывать рабочих, замеченных в бездельничании или постоянных опозданиях на работу, выговорами, переводом на пониженную категорию снабжения или исключением из бригады. Для повышения воспитательного эффекта провинившимся давался испытательный срок[344]. Распространенным наказанием, часто выносимым на собраниях бригады, было лишение звание «ударника» и связанных с ним привилегий:

«Я каждый день проверяю, кто опоздал, кто пришел, кто не пришел. Если выявляются опоздавшие, я в этот же день собираю собрание, и мы обсуждаем это. Тех, кто опоздал на 10–15 минут, мы исключаем из ударников. Список прогульщиков и опаздывающих мы передаем в шахтком. Если знают, что он без уважительной причины прогулял, его увольняют. В отношении же опаздывающих мы сами принимаем меры»[345].

На шахте № 17 комсомольцы добились от начальника шахты и парткома, чтобы устранение дефектов производилось за счет тех, кто несет ответственность за эти работы. Если произведенная работа не соответствовала техническим требованиям, ее оценивали как брак, рассчитывали расходы по доделке и вычитали их из зарплаты виновника брака. Чтобы бракодела не покрывали его товарищи, каждый, кто заступал на смену, принимался за работу и не сообщал о дефектах, лично отвечал за вскрытые после того недостатки[346].

Бригадирам не обязательно надо было накладывать штрафы, чтобы воздействовать на членов бригад. Одной из новаций, введенных комсомольцами на стройке, стали ежедневные «пятиминутные собрания» бригад. На этих собраниях, которые проходили, как правило, после окончания рабочей смены, бригадир оценивал работу

---

342 Стенограмма беседы с бригадиром Малашиным, шахта 22, 13 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 85, 87).

343 Туннель в срок. 4 июля 1934. № 45. С. 2.

344 Ударник туннеля. 16 июля 1934. № 64. С. 2.

345 Стенограмма беседы с комсомолкой Ибрагимовой, шахта 10–11, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 312. Л. 233). Аналогичное свидетельство: то же с парторганизатором Кнутовым, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 97–98).

346 То же с бригадиром Ильинским, шахта 17, 9 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 40).

каждого в отдельности, причем обходился без церемоний: «Если мы отставали, мы проводили пятиминутное совещание, на этом совещании раздраконишь людей, и на следующий день они больше ворочают», – так заявлял комсомольский бригадир шахты № 12[347]. «После окончания работы устраивается пятиминутка, где обсуждается весь прошедший день работы. Тут выявляется работоспособность каждого. И тут происходит самоотсев. Бригада говорит такому-то: ты лодырь и, если ты не исправишься, завтра мы тебя выгоним», – добавлял к этому член партии[348]. Пятиминутки призваны были не только повысить трудовую дисциплину и темпы работы, но и служить средством воспитания рабочих, отвлекая их, например, от пьянства[349]. Впрочем, остаются сомнения по поводу того, что эти методы оказались столь эффективны, как это описывали комсомольцы в своих рассказах:

«В нашу женскую бригаду пришли еще парни. Причем, наверное, нам дали самых худших ребят. Вот был такой Болтунов. Первые дни, когда он пришел к нам, он был большим лодырем. А у нас был заведен такой порядок, что по окончании работ мы устраивали пятиминутку и обсуждали на ней, кто как работал. Я всегда говорила сама, что сегодня тот хорошо работал, этот плохо. И о Болтунове пришлось поставить вопрос так: если ты, Болтунов, не исправишься в течение нескольких дней, не будешь работать так, как работают другие девчата, то мы тебя выбросим из бригады. В ударники мы его, конечно, не провели. Болтунов дал слово, что он исправится, и верно, через некоторое время он исправился и стал после лучшим ударником бригады. Вообще моя бригада считалась как бы воспитательной бригадой. Основа у нас была хорошая, и нам стали вливать постепенно парней. Вот, скажем, Скородумов. Его выгнали из бригады проходчиков Владимирова, потому что он очень плохо работал. По решению сменной комсомольской организации его перекинули в мою бригаду на перевоспитание. И через некоторое время Скородумов действительно стал у меня ударником, потому что масса вся заражала работой. Ему было неудобно смотреть и стоять, когда все ударно работали. Еще один такой тип – Балахина Маша. Ее выгнали с 18-й шахты за хулиганство. Она меня знала, знала, что наша бригада хорошо работает, пришла со слезами и плачет: Леля, возьми меня в свою бригаду. Я взяла, решив,

---

347 То же с комсомольцем Ребровым, шахта 12 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 11).

348 То же с коммунистом Макаровым, шахта 12, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 118).

349 То же с комсомольцем Лужник, шахта 12, 9 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 40).

что дивчина здоровая и, если над ней поработать, из нее выйдет толк. Она здорово матом ругалась, пуще ребят; в драку иногда лезла из-за вагонов с ребятами. У нас не хватало тогда бетонных вагонов. Над ней пришлось поработать и дома с ней много разговаривать пришлось. Мы жили с ней в одном общежитии. И эта Маша тоже стала хорошо работать, после мы ее назначили звеньевой на поверхности»[350].

Собрания или производственные совещания создавали внутри бригады, группы или смены общественное мнение, которое коммунисты и комсомольцы использовали, чтобы проводить свои решения даже против воли большинства и заткнуть рты противникам. На собраниях и производственных совещаниях, в работе которых принимали участие и другие функционеры, многие явно боялись высказать свое мнение, если оно не совпадало с общепринятым, поскольку вынуждены были считаться с опасностью получить нагоняй, или просто не находили в себе мужества публично выступить. С помощью личного примера и призыва к другим рабочим не запятнать свое имя отказом от помощи комсомольцам удалось, например, справиться с маленькой забастовкой против сверхурочных отработок:

«В конце марта на дистанцию приехал т. Каганович. После посещения дистанции Л. М. Кагановичем коммунисты и комсомольцы были посланы в бригады на разъяснительную работу о том, что стыдно нашей дистанции оставаться на черной доске, надо выйти из прорыва. Времени оставалось всего 6 дней до конца месяца, а задолжали больше, чем за половину месяца. За 6 дней надо было наверстать упущенное за 15 дней. Мы начали с того, что рассчитали, сколько на человека кубометров грунта приходится по выемке до конца месяца. Мое звено работало ночью. Получив задание на эту смену и обсудив его, мы стали работать, но к утру почувствовали, что своего задания мы не выполним. Тут же с членами звена обсудили этот вопрос и решили работать, пока не выполним задание, сверхурочно. Но в бригаде были отсталые товарищи, которые потянули за собой большинство, и звено отказалось работать. Мы тут же созвали производственное совещание, которое в дальнейшем стало системой нашей работы. На это совещание пришел парторг Чугунов, сменный инженер, коммунист т. Зинковский. Я предварительно потолковал с комсомольцами тт. Макиным и Кабановым. На этом совещании подвергли резкой критике работу отдельных товарищей и постановили не выходить из котлована, пока не будет выполнено сменное задание.

---

[350] Стенограмма беседы с комсомолкой Устиновой, шахта 18–18 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 156–157); то же с комсомольцем Катамадзе, 1-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 4).

На вторую ночь я, парторг звена, еще пара коммунистов пришли до начала работы за полчаса, проверили лопаты, кайла, клинья, кувалды с тем расчетом, чтобы не задерживать работу урочного времени. Перекуры старались делать как можно реже, и в результате к утру выяснилось, что мы не только выполнили сегодняшнее задание, но и перекрыли вчерашний долг. Это было встречено ребятами с воодушевлением. В это время к нам является профорг т. Иванов и парторг т. Чугунов и говорят, что соседние бригады т. Смагина не выполняют сменное задание и что им надо помочь. Тут же посоветовавшись с ребятами, решили пойти им помочь. Отказов уже не было ни одного. Перешли на участок бригады Смагина, проработали с ним час и также помогли им выполнить сменное задание»[351].

Собрания могли также созываться в целях агитации *ad hoc*. Партийные функционеры выступали с речами, среди других рабочих их поддерживали члены партии и комсомольцы, которые брали слово и призывали коллег следовать решениям партии[352]. Задачей коммунистов и комсомольцев и без того являлось проведение «массовой работы» с беспартийными на стройплощадках и в бараках, т. е. вести с ними политические беседы и постоянно влиять на них. С этой целью коммунисты и комсомольцы были соответствующим образом распределены. Их следовало так разместить по строительным подразделениям, чтобы обеспечить по возможности всеобъемлющее влияние партии[353].

Уже в июле 1932 г. партком Метростроя отдал распоряжение секретарям партячеек назначить в бараки «квалифицированных организаторов бесед» и обеспечить «контроль за качеством проводимых в бараках бесед»[354]. Впрочем, действительно пронизать весь Метрострой сетью организаций партии и комсомола удалось только весной 1934 г. К этому времени на большинстве шахт и дистанций комсомольские и партийные организации впервые окрепли настолько, что секретари знали, на кого могут опереться и целенаправленно распределяли эти силы. Кагановичу и Хрущеву приходилось неоднократно вмешиваться, чтобы ускорить этот процесс[355].

---

351 Стенограмма совещания у Шаширина. Выступление коммуниста Плотицына, 4-я дистанция, 28 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 115–116).

352 Стенограмма беседы с коммунистом Павловским, 4-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 82).

353 Старостин, Марьяновский, Резниченко. 1935. С. 26.

354 Оргбюро парткома Метростроя. Протокол 11, 13 июля 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 161. Л. 287).

355 Стенограмма беседы с партийным секретарем Гусевым (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 242. Л. 74).

В принципе, каждому подходящему для этой цели коммунисту придавалась группа беспартийных, по большей части из членов бригады, где тот работал. Он отвечал за эту группу, обязан был ее «обучать», «прорабатывать», воспитывать, следить за тем чтобы она выполняла план, посещала занятия политучебы и закончила курсы техминимума. Ему вменялось в обязанность заботиться и об условиях жизни своих рабочих[356].

Если бригады проявляли строптивость или в течение долгого времени не выказывали признаков выполнения плана, руководители стройки и партсекретари прибегали к реорганизации. Прежде всего, если в бригадах обнаруживались единомышленники или родственники, которые устраивали совместные попойки, плохо работали, не участвовали в социалистическом соревновании и покрывали друг друга, то такие бригады распускали, рабочих увольняли и формировали новые с приписанными к ним коммунистами и комсомольцами[357]. На ключевых участках, где возникали проблемы вследствие плохой работы или небрежного обращения с машинами, персонал целиком меняли на комсомольцев и коммунистов[358].

Если не намечалось благоприятных перспектив перевоспитания, находили обходной путь, собирая всех, «не придерживавшихся правильных взглядов» и мешавших своим бригадам выполнять план, в отдельные бригады и назначая часто одного из них бригадиром. Таким бригадам поручали тяжелые вспомогательные работы, они становились мишенью для насмешек остальных рабочих. Состав их постоянно сокращался, так как рабочих или увольняли за различные проступки, или они сами уходили со стройки[359].

Комсомольцы и коммунисты действовали также собственным примером. Образцовые комсомольские бригады должны были показать остальным рабочим, как правильно работать. Время от времени с этой целью устраивались настоящие показательные соревнования между комсомольскими бригадами, обставляемые и отмечаемые «митингами» в акционистском духе. Излюбленным поводом для органи-

---

356 Старостин, Марьяновский, Резниченко. 1935. С. 26; Стенограмма беседы с партийным организатором Абрамовым, шахта 9–9 бис, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 67–68).

357 Стенограмма беседы с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 9).

358 То же с партийным секретарем Ермолаевым, шахта 7–8, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 56–57); то же с комсомольским секретарем Ширяевым, 3-я дистанция, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 167).

359 То же с партийным секретарем Бакулиным, 8-я дистанция, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 135).

зации таких инсценировок являлась проходка последних метров, разделяющих две штольни[360]. Пример комсомольцев не ограничивался, впрочем, проведением показательных соревнований. Начальник 2-й дистанции придавал большое значение личному примеру. Рабочих следовало увлечь примером комсомольцев, задающих темп работы в их бригаде и не желающих отставать от других бригад:

«У нас было два вида рабочих, сезонники-строители, с одной стороны, и комсомольцы, ударники, с другой. Комсомольские бригады показывали, как надо драться за выполнение работ, и получалось своего рода соревнование между этими бригадами. Была у нас бригада землекопов Хазина, комсомольская московская бригада, и Еремина – бригада природных землекопов. И вот ереминская бригада все время бурила, копала, решив не давать Красное знамя комсомольцам. Эта борьба двух бригад дала очень хорошие результаты. Таким образом, мы имели все время соревнование московских комсомольских бригад и вербованных. Если какая-либо бригада была слабой, ненадежной, мы вливали туда несколько партийцев. И бригада начинала хорошо работать»[361].

Дополнительным стимулом служили веденные в 1934 г. знаки отличия – вручаемый лучшим метростроевцам «значок Кагановича» и переходящее Красное знамя. Борьба за обладание Красным знаменем велась на двух уровнях: внутри шахт и дистанций, а также между ними. С помощью этих символов партийные функционеры подогревали социалистическое соревнование[362]. К тому же типу принадлежали методы повышения темпа с помощью принятия «встречного плана смены». Члены партии и комсомольцы повышали установленные плановые нормы смены, в которой они работали:

«Нам давали задания на каждый месяц и на каждый день в отдельности, что мы перед началом работы всегда обсуждали и выдвигали сменно-встречный. Чтобы осуществлять сменно-встречный на деле, нам приходилось делать правильную расстановку сил по способностям каждого. У нас был свой лозунг: “Не выполнил задания – не уходи из котлована”, и мы благодаря этому добились ежедневного выполнения своего задания. Мы заключали договора с другими зве-

---

[360] То же с партийным секретарем Бельским, шахта 17–18, 17 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 78).

[361] То же с партийным секретарем Соколиным, начальником 2-й дистанции, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 104).

[362] То же с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 10); то же с парторгом Копейным, 2-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 7).

ньями и принимали на себя индивидуальные обязательства. Каждый товарищ брал на себя обязательства, и каждый месяц мы проверяли, как данный товарищ выполняет свои обязательства. Этим из месяца в месяц мы стали повышать свою производительность труда. Когда мы приходили на работу, то сначала смотрели доску показателей, всегда обращали внимание, сколько сделало то или другое звено, и брали обязательство, чтобы перекрыть в своей работе то, что сделало предыдущее звено»[363].

Некоторых рабочих и техников, которыми были недовольны из-за плохих показателей в работе, могли стимулировать возложением на них ответственности. Злостного хулигана и лодыря назначили начальником бригады электриков, поскольку тот был хорошим монтером, рассказывал секретарь комсомольской организации механических мастерских на шахте № 17. «Человек почувствовал, что на него возложили громадную ответственность, что он отвечает за бригаду и притом за самую худшую бригаду. Но через неделю мы видим совершенно другие результаты в этой бригаде. Этот испорченный тип показал такие результаты работы, которых до этого никто из нас не видел»[364].

Действенность мероприятий по повышению дисциплины, темпов, производительности и качества труда в значительной мере зависела от эффективности контроля за их исполнением. За первые два года строительства контроль был явно недостаточен. Прежде всего, ночные смены в отсутствие начальника шахты были фактически предоставлены сами себе. В ноябре 1933 г. ввели должность «дежурного инженера», который исполнял функции начальника шахты на время его отсутствия и был уполномочен принимать решения[365].

В течение 1934 г. партийной и комсомольской организации Метростроя удалось создать многоступенчатую систему контроля. Это был не просто контроль со стороны членов партии и комсомола над остальными рабочими, а неформальный обоюдный контроль рабочих в бригадах и группах. Неформальному контролю отдавали предпочтение, так как он легче позволял организовывать официально запрещенные сверхурочные работы и дополнительные смены:

---

[363] Стенограмма совещания у Шаширина. Выступление бригадира Зуева, 28 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 76). Ср.: Пленум Моссовета. Протокол 19, 16 июля 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 5. Д. 15. Л. 128).

[364] Стенограмма беседы с комсомольским секретарем Калугиным, шахта 17, 17 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 53).

[365] То же с начальником участка Белоусовым, 17 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 64).

«Это было обычное явление. Если нам даже запрещали работать вторые смены, то бригадиры так организовывали работу своих бригад и так ставили вопрос об ответственности каждого работающего, что никем в нарядах то, что он работает, не проводилось, но каждый член звена вел учет в своем звене, так что каждый старался отработать вторую смену, чтобы никто не оставался в долгу у звена»[366].

Распространенным методом повышения качества являлась проверка произведенной работы следующей сменой или взаимная проверка двух строительных объектов. Дополнительно в горячих точках выставлялись посты «легкой кавалерии», которые следили, например, за тем, чтобы цемент был складирован сухим, песок просеян, а бетон замешивался по инструкции[367]. «Легкая кавалерия» помимо того устраивала неожиданные ночные «рейды». На следующее утро появлялись листовки или номера многотиражек, где можно было прочесть, кого «кавалеристы» застали спящим на рабочем месте, или как без пропуска им удалось проникнуть на склад материальных ценностей и беспрепятственно вывезти грузовик со строительными материалами. Результатами таких «рейдов» становились по большей части увольнения и возбуждение уголовных дел прокуратурой[368].

В остальном главными задачами комсомольцев и коммунистов являлись постоянный контроль за работой и настроениями в своей бригаде, обнаружение «чуждых элементов» и доклад о них по инстанции[369]. Если у них появлялось опасение, что в ряды метростроевцев прокрались «кулаки», секретари парторганизаций запрашивали в сельсоветах справки о происхождении подозреваемых рабочих, после чего созывали собрание и с позором изгоняли «разоблаченных»[370].

По особым поводам парткомы назначали на шахтах и дистанциях «временные контрольные комиссии». В их задачу входило выявле-

---

366 То же с инженером Шварцманом, начальником участка на шахте 22, 1 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 115).

367 То же с партийным секретарем Бельским, шахта 18–18 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 189–190); то же с партийным секретарем Бельским, шахта 17–18, 17 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 78); то же с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 21–21а).

368 Заместитель начальника Метростроя Айнгорн. Приказ 380, 15 мая 1934 г. (ЦМПМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 118. Л. 229–230); Стенограмма беседы с комсомолкой Малковой, шахта 23, 1 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 5).

369 Стенограмма беседы с партийным секретарем Гусевым, шахта 29, 5 февраля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 19).

370 То же с партийным секретарем Гусевым, шахта 33–35 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 210).

ние «чуждых элементов»[371] или контроль за сокращением чрезмерных простоев, опозданий на работу и прогулов. Контрольным комиссиям поручалось также сдерживать противодействие со стороны начальника шахты или дистанции, которые не соглашались с увольнением рабочих, крайне необходимых на стройке[372].

В апреле 1934 г. с созданием института «общественных инспекторов» появилась организация, зарекомендовавшая себя как весьма эффективная при контроле над качеством работ. «Общественными инспекторами» назначались лучшие ударники, по большей части комсомольцы, окончившие двухмесячные подготовительные курсы и сдавшие технический экзамен. Они проверяли качество бетонных работ и гидроизоляции, а также правильность эксплуатации машин и приборов. Результаты своих инспекций они заносили в «книгу качества работ». В этой книге отмечалось, когда и где данная бригада приступила к работе и в каком состоянии она приняла участок после предыдущей смены. Ведущие инженеры регулярно знакомились с этими записями и давали распоряжения по устранению недостатков. Партийные секретари также время от времени просматривали книги качества и принимали свои меры. «Общественные инспекторы» контролировали и исполнение этих приказов. Выписки из книг качества работ вывешивали в виде плакатов. Уважение к инспекторам питали не только рабочие, но десятники и сменные инженеры. Ответственные за грубое нарушение качества работ подлежали увольнению или по меньшей мере получали выговор[373]. Инспекторы были уполномочены требовать проведения мер по устранению недостатков также от инженеров и техников. В случае конфликта они не были обязаны подчиняться сменному инженеру, начальнику участка или даже шахты, но составляли записку о расхождении во мнениях[374].

«Общественные инспекторы по качеству» выполняли свои функции в дополнение к основной работе. Они приходили задолго до своей смены, спускались в шахту, проверяли качество работ предыдущей смены и отдавали распоряжения по доделкам. Непосредственно перед началом рабочего дня они контролировали еще раз, действи-

---

371 Стенограмма беседы с партийным секретарем Копейкиным, Кессонная группа, 28 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 25).

372 То же с комсомольцем Егорычевым, шахта 23 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 67).

373 То же с инструктором Азановой, 6-я дистанция, 3 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 28); то же с комсомолкой Устиновой, шахта 18–18 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 159–160).

374 Дневник инспектора по качеству В. И. Бабакина. Запись от 13 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 447. Л. 240).

тельно ли устранены недоделки. Если нет, соответствующая запись вносилась в книгу по качеству работ[375].

В первые недели своей деятельности общественные инспекторы привлекли всеобщее внимание. Со временем их активность снизилась, равно как и эффективность. Книга качества стала тягостным бременем, а некоторых инспекторов рабочие перестали воспринимать всерьез. Одна комсомолка разочарованно рассказывала, что рабочие смеялись, когда она спускалась в шахту, и кричали ей вслед: «Вот идет общественный инспектор!» Ее указания игнорировались, и девушке не оставалось ничего другого, как вносить замеченные недостатки в книгу[376].

6. Метрострой в системе командной экономики

Методы строительства Московского метрополитена можно по-настоящему понять только в контексте сталинской командной экономики. Метрострой функционировал не как обычное предприятие в условиях рыночного хозяйства, но был накрепко связан с государственными и партийными инстанциями. В последующем мы рассмотрим, какие ведомства и службы были заинтересованы в Метрострое, каким образом они намечали руководящие линии развития, вмешивались в строительные замыслы, а также придавали эффективность системе контроля и влияния. При этом выделяются три основные вида интервенций: определение основных направлений и условий работы, прямое вмешательство в руководство Метростроем и контроль над предприятием.

А) Основные направления и условия строительства: партийная верхушка и правительство

Решение о строительстве метро в Москве было принято не государственными органами, а Центральным комитетом коммунистической партии. Хотя в последующем предприятие перешло в ведение Моссовета, но в связи с особым престижем стройки и ее финансированием из союзного бюджета высшие партийные и правительственные инстанции еще несколько раз обращались к проблемам Метростроя.

---

[375] Стенограмма беседы с комсомольским секретарем Хохряковым, шахта 18, 13 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 179, 183).

[376] То же с комсомолкой Кносалло, шахта 18 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 111).

В первой половине 1930-х гг. государственные ведомства в роли основного распорядителя были постепенно заменены партийными инстанциями. Все важные решения принимались партийной верхушкой. Собственно правительство, а именно Совет народных комиссаров (СНК СССР), который по конституциям 1924 и 1936 гг. являлся высшим исполнительным и административным органом в стране, был тесно связан с Политбюро. В 1930 г. Сталин назначил своего доверенного в Политбюро Молотова одновременно председателем Совнаркома. Тем самым в будущем исключались любые конфликты, которые имели место при предшественнике Молотова Рыкове. С 1930 г. стали издаваться совместные декреты и постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б), которые по преимуществу обсуждались и формулировались в Политбюро. Совнарком имел право по немногим центральным вопросам издавать также отдельные декреты, которые задним числом утверждались в Политбюро. Заседания СНК СССР были скоординированы по времени с заседаниями Политбюро[377].

Распоряжения Сталина и его ближайшего партийного окружения по источникам можно проследить только в том случае, когда они оформлялись в решения Политбюро. Лишь фрагментарно документированы многочисленные указания или предложения, которые Сталин отдавал через свою канцелярию, в личной беседе или по телефону. Известно, однако, что данный стиль руководства играл весьма важную роль и в течение 1930-х гг. все больше заменял Политбюро как руководящий орган. Количество заседаний Политбюро с 1931 по 1935 г. сократилось с 61 до 16[378]. Между заседаниями решения принимались методом «опроса» мнений отдельных членов, а важные вопросы, кроме того, все чаще обсуждались и принимались в более узком кругу, а именно в комиссиях Политбюро[379].

По этим причинам высшее партийное руководство имело на Метрострой большее влияние, чем это следует из доступных протоколов Политбюро[380]. Поскольку московский партийный лидер Каганович одновременно являлся в Политбюро второй по степени важности фигурой после Сталина и с 1934 г. отвечал там за средства сообщения,

---

377 Decision-making. 1996. P. 16–19; Watson. 1996. P. 188–190.

378 Watson. 1996. P. 55.

379 Decision-making. 1996. P. 12–13.

380 Хранящиеся в РГАСПИ протоколы заседаний Политбюро дают неполную картину деятельности партийной верхушки. Документы личной канцелярии Сталина, находящиеся в Архиве Президента РФ, исследователям не доступны. Центральные сюжеты политики, например в области внешней политики, вообще не отражены в протоколах Политбюро, которые перегружены массой конкретных второстепенных вопросов. (Decision-making. 1996. P. 58).

промышленность, комсомол и партийный контроль[381], его активность во время строительства метро можно рассматривать и как вмешательство Политбюро, учитывая к тому же, что Каганович регулярно обменивался мнениями со Сталиным, получая от того указания и советы[382]. Когда Сталина не было в Москве, заседания Политбюро вел Каганович и он же часто формулировал принимаемые решения. Вместе с Молотовым Каганович занимал особое положение среди других членов Политбюро, что наглядно видно хотя бы из статистики посещения рабочего кабинета Сталина: в 1931–1936 гг. Молотов и Каганович бывали у Сталина намного чаще других членов Политбюро, которые следовали за этим дуумвиратом с большим отставанием[383].

Одно присутствие Сталина в Москве оказывало дисциплинирующее воздействие на московских партийных функционеров. Сотрудник аппарата Московского комитета партии в своих воспоминаниях отмечал, что должен был считаться с возможностью вызова к Сталину в любое время суток – и плохо приходилось тому, кого не заставали на рабочем месте[384].

Формальное участие Политбюро и СНК СССР в строительстве метро ограничивалось несколькими, впрочем, весьма важными решениями, которые не вторгались в компетенцию руководства Метростроя, но намечали общие направления и условия или касались конфликтов внутри руководства предприятием либо между Метростроем и правительственными ведомствами.

Совнарком в октябре 1931 г., после того как назначил Ротерта начальником Метростроя, утвердил устав организации и внес Метрострой в список «ударных строек»[385]. 8 января 1932 г. Политбюро одобрило представленную Ротертом схему линий метро, дало зеленый свет дальнейшему проектированию, выделило на 1932 г. 40 млн руб. и поручило Совету труда и обороны (СТО) зарезервировать 300 тыс. руб. на импорт оборудования[386]. Через несколько дней Совнарком опубликовал постановление аналогичного содержания[387]. Высший совет народного хозяйства (ВСНХ) отдал распоряжение

---

381 Decision-making. 1996. P. 14.

382 Каганович. Памятные записки. 1996. С. 437.

383 Хлевнюк. 1996. С. 65–69.

384 Кольман. 1982. С. 164.

385 СНК СССР. Постановление 831, 2 октября 1931 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 62. Л. 317).

386 Политбюро. Протокол 82, 8 января 1932 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 867. Л. 8); Особая папка к протоколу 82 (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 11. Л. 103).

387 СНК СССР. Постановление 21, 14 января 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 12. Д. 96. Л. 50; Оп. 13а. Д. 1088. Л. 1).

своим главным управлениям, секторам и распределительным организациям включить в свои квартальные планы материальные заявки Метростроя и обеспечить своевременные поставки[388].

В апреле 1932 г. Политбюро разрешило провести консультации с иностранными специалистами для прояснения спорных вопросов строительства[389]. 23 мая 1932 г. последовало решение Политбюро об использовании открытого способа строительства на участке от Сокольников до пл. Свердлова (Театральной). Одновременно Политбюро позаботилось о том, чтобы Метрострою был отдан высший приоритет при распределении ресурсов[390]. И это решение через пару дней было оформлено постановлением Совнаркома[391].

Когда осенью 1932 г. речь зашла об улучшении снабжения Метростроя, СНК подключил к этому делу СТО, который в свою очередь отдал распоряжение Наркомату тяжелой промышленности и, несмотря на его сопротивление, обязал Наркомат поставить оборудование на Метрострой за счет других объектов[392].

В 1933 г. строительству метро было посвящено только одно решение Политбюро: 20 марта 1933 г. был утвержден расширенный вариант схемы линий метрополитена и окончательно установлен способ строительства. Кроме того, был повышен уровень бюджетных ассигнований на нужды Метростроя, а Совету труда и обороны предложено учитывать жалобы Метростроя и выделять для стройки больше оборудования и стройматериалов. Московский комитет партии, Моссовет и Метрострой обязывались устранить недостатки в организации труда и финансовой дисциплине, которые проявились в 1932 г.[393] Решение было дословно воспроизведено Совнаркомом в постановлении от 21 марта 1933 г.[394] В ноябре 1933 г. СНК обязал все

[388] ВСНХ СССР. Приказ 28, 10 января 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 139. Л. 6).

[389] Политбюро. Особая папка к протоколу 97, 23 апреля 1932 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 12. Л. 109).

[390] Политбюро. Протокол 101, 23 мая 1932 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 885. Л. 4).

[391] СНК СССР. Постановление 806, 25 мая 1932 г. (ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 68. Л. 14; Оп. 12. Д. 96. Л. 48).

[392] СНК СССР. Протокол 17, 21 сентября 1932 г. (ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 13. Д. 160. Л. 15); СНК СССР. Протокол 20. 21 октября 1932 г. (там же. Л. 7); СТО. Постановление 1379, 5 ноября 1932 г. (там же. Л. 1–2); НКТП – в СТО, 1 октября 1932 г. (там же. Л. 16–17).

[393] Политбюро. Протокол 133, 20 марта 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 918. Л. 55–56).

[394] СНК СССР. Постановление 529, 21 марта 1933 г. (ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 57с. Д. 23с. Л. 185–187).

московские предприятия, имевшие грузовые автомобили, на два дня в месяц предоставлять их в распоряжение Метростроя[395].

В марте 1934 г. Политбюро подключилось в связи с острой потребностью Метростроя в цветном металле[396], в октябре 1934 г. утвердило в должности директора метро[397], а в феврале 1935 г. постановило создать правительственную комиссию по приемке завершенной очереди метрополитена[398]. 5 марта 1935 г. решением Политбюро и вышедшим через два дня постановлением Совнаркома Метрострой в форме треста был передан в ведение Наркомата тяжелой промышленности, а сам метрополитен – в Наркомат путей сообщения[399]. Политбюро и СНК заслушали 26 апреля 1935 г. отчет правительственной комиссии, утвердили акт приема и присвоили метро имя Кагановича. Сдача в эксплуатацию была намечена на 15 мая 1935 г., стоимость проезда в метро установлена в размере 50 копеек. Метрострою было дано распоряжение устранить все недоделки, упомянутые в акте правительственной комиссии[400]. Наконец, в мае 1935 г. приняли решение об объеме второй очереди строительства[401].

Б) «Высшее руководство стройки»: Московская парторганизация и Моссовет

Принципиальной иной характер носили интервенции Московского городского и областного комитетов партии и Моссовета. При Кагановиче, который в апреле 1930 г. занял пост Первого секретаря Московского комитета партии (МК), в феврале 1931 г. – должность Первого секретаря учрежденного Московского городского комитета (МГК), в июле 1930 г. стал членом Политбюро, московская комму-

---

[395] СНК СССР. Распоряжение 2470, 13 ноября 1933 г. (ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 12. Д. 96. Л. 43).

[396] Политбюро. Протокол 2, 5 марта 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 940. Л. 35).

[397] Политбюро. Протокол 15, 23 октября 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 953. Л. 13).

[398] Политбюро. Протокол 21, 22 февраля 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 959. Л. 10).

[399] Политбюро. Протокол 22, 5 марта1935 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 960. Л. 9); СНК СССР. Постановление 363, 7 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 17. Л. 26).

[400] Политбюро. Протокол 24, 26 апреля 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 962. Л. 1–2); СНК СССР. Постановление 786, 26 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 101. Л. 152–153).

[401] Политбюро. Протокол 25, 13 мая 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 963. Л. 26).

нальная политика была тесно связана с общегосударственной. Эта близость отразилась и в размещении инстанций: МК и МГК были расположены в одном здании с ЦК ВКП(б) по адресу Старая пл., д. 6[402].

Каганович был одним из самых энергичных партийных вождей, известным умением справляться с кризисными ситуациями и безусловной преданностью Сталину, которого тот множество раз посылал на участки, где наметились проблемы, и Каганович действовал там жестко и решительно. В период коллективизации он по поручению Центрального комитета не стеснялся применять прямое насилие и в 1932 г. депортировал население 16 казачьих станиц на Северном Кавказе[403]. В годы «большого террора» он подписал 36 тысяч репрессивных актов[404] и форсировал террор в своем новом ведомстве, Наркомате путей сообщения, который возглавил в 1935 г.[405] В 1933–1934 гг. Каганович являлся уполномоченным по партийной чистке, в 1934–1935 гг. возглавлял Центральную комиссию партийного контроля[406]. Недостаток образования – он был обучен только ремеслу сапожника – Каганович восполнял интуицией, хорошим знанием людей и организационным талантом.

Из московской парторганизации Каганович сделал «ударную колонну, авангард», по его собственному выражению в речи на XVII съезде партии в 1934 г.[407], превратив Москву в громадную новостройку. Ключевые позиции в Москве он доверил своим преданным людям: Хрущева он знал с 1917 г. Тот в 1920-х гг. был заместителем начальника кадровой службы украинской парторганизации, которой Каганович руководил в 1925–1928 гг. В январе 1931 г. Каганович назначил Хрущева секретарем Бауманского райкома партии, в июле 1931 г. – Краснопресненского района, в январе 1932 г. – вторым секретарем МГК ВКП(б), где тот отвечал за строительство метрополитена. В январе 1934 г. Хрущев стал Первым секретарем МГК и одновременно вторым секретарем МК[408].

---

402 Colton. 1995. P. 281.

403 Medvedev. All Stalin's Men. 1985. P. 119.

404 Небогин, Сланская. 1989. С. 100.

405 Medvedev. All Stalin's Men. 1985. P. 127. В 1961 г. в ходе десталинизации Каганович был исключен из партии и вплоть до своей смерти в 1991 г. проживал в Москве как персональный пенсионер.

406 Colton. 1995. P. 283.

407 Ibid.

408 Ibid. S. 281–282. О кадровой политике Кагановича см. также: Merridale. 1990. P. 79–80.

До весны 1935 г., когда Кагановича перевели в Наркомат путей сообщения, Хрущев был его своеобразным адъютантом, обладая весьма ограниченными собственными полномочиями. Он постоянно повторял «да, Лазарь Моисеевич», «верно, Лазарь Моисеевич», по свидетельству бывшего репортера «Вечерней Москвы»[409].

Булганин в годы гражданской войны был с Кагановичем в Туркестане и Нижнем Новгороде. До 1930 г. он руководил Московским Электрозаводом. В феврале 1931 г. Каганович сделал его председателем Моссовета. 21 партийный функционер, которые в 1930–1937 гг. занимали посты в парторганизации Москвы, раньше уже работали где-либо под началом Кагановича. К. Ф. Старостин, секретарь Сокольнического райкома партии и парторг МК по Метрострою, даже служил при Кагановиче в двух местах – в Нижнем Новгороде и на Украине[410].

В городском управлении свою политику Каганович проводил, разместив на решающих постах в Моссовете партийных функционеров из МГК и МК, так что Моссовет был тесно связан личными узами с парторганизацией, равно как МГК и МК между собой[411]. На практике зачастую сложно было различить, исходит ли указание от председателя Моссовета, секретаря МК или из Центрального комитета. Подобно Совнаркому и Политбюро, МК и Моссовет с 1930 г. все чаще стали выпускать совместные постановления. МК и МГК давали Моссовету детальные инструкции. Сталин также лично принимал регулярное участие в московской политике[412]. «Отцы города», как он шутливо называл Хрущева и Булганина, иногда обедали в кремлевской квартире Сталина, встречались с ним на театральных спектаклях и часто являлись по личному вызову вождя. «Мы чутко следили за каждым его словом и в точности исполняли все, что он нам поручал», – вспоминал позднее Хрущев[413]. В 1934 г. в МК и МГК было представлено почти все Политбюро в МК заседали Каганович, Андреев, Ворошилов, Калинин, Киров, Куйбышев, Молотов, Ягода и Сталин; в МГК – Каганович, Ежов, Микоян, Молотов, Орджоникидзе и Сталин[414].

---

409 Цит. по: Medvedev. All Stalin's Men. 1985. P. 124–125. Ср. также: Shimotomai. 1991. P. 31

410 Colton. 1995. P. 283.

411 О личном составе бюро и секретариата МК и МГК см.: Shimotomai. 1991. P. 28–33.

412 Colton. 1995. P. 319–322; Merridale. 1990. P. 80.

413 Chruschtschow erinnert sich. 1971. S. 72; Мемуары Хрущева. 1990. Т. 3. С. 63.

414 IV Московская областная... 1934. С. 625–626.

Члены политбюро, впрочем, едва ли могли непосредственно заниматься московскими делами, так что собственно работа в этой области сосредотачивалась в руках членов бюро МК и МГК. Последние, с одной стороны, зависели от высшего руководства, которое осуществляло формальный и неформальный контроль, а с другой стороны, эта тесная связь с Политбюро обеспечивала им при проведении политики высокий авторитет в нижестоящих инстанциях. Москва таким способом получала привилегированный доступ к ресурсам, а руководство города могло решать свои проблемы на самом высоком уровне[415].

Подобно Политбюро, в 1931–1935 гг. частота заседаний бюро и секретариата МК и МГК резко снизилась, поскольку все чаще вопросы решались отдельными членами парткома вне рамок заседаний. В 1931 г. бюро МК заседало каждые 10 дней, а секретариат раз в неделю; в 1935 г. бюро собиралось раз в 24 дня, секретариат – раз в 12 дней. В МГК картина была схожей[416].

План работы МК и МГК предусматривал регулярные доклады по отдельным отраслям промышленности. МК и МГК воздействовали через тресты, а также и прямо на уровне предприятия, помимо райкомов и заводских партячеек. Члены МК и МГК посещали московские предприятия, собирали на местах информацию, лично следили за деятельностью партийных организаций и управленческого аппарата. Иногда бригады МК по месяцам работали на проблемных предприятиях, вмешиваясь в процесс руководства[417].

За Метрострой в МГК отвечал Хрущев. Перегруженный множеством других дел, Каганович был не в состоянии осуществлять ежедневный контроль и руководство Метростроем, передав текущее управление Хрущеву, которому давал указания[418]. Когда осенью 1931 г. на Метрострое наметился серьезный кризис и при продолжении строительства прежними темпами и методами нельзя было рассчитывать на скорое завершение первой очереди, Каганович решительно вмешался и создал в МК штаб технического персонала[419].

---

415 Merridale. 1990. P. 80, 95. О структуре и работе Московского комитета партии см.: Ibid. P. 97–106; Shimotomai. 1991. P. 33–49.

416 См. протоколы МК и МГК (ЦАОПИМ. Ф. 3, 4).

417 Merridale. 1990. P. 171–172.

418 Chruschtschow erinnert sich. 1971. S. 70, 74–75; Мемуары Хрущева. 1990. Т. 3. С. 63–64.

419 Стенограмма беседы с инженером Бобровым, шахта 10–11 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 134).

Предположительно, Каганович даже ездил инкогнито в Берлин, чтобы осмотреть местный метрополитен[420].

Речь Кагановича 29 декабря 1933 г. и принятое одновременно постановление МК, МГК и Моссовета сигнализировали о наступлении фазы плотного контроля и влияния московского партийного руководства над Метростроем. В течение 1934 г. прямое вмешательство власти в дела предприятия постоянно усиливалось, наконец, зимой 1934/1935 гг. Каганович практически каждую неделю стал созывать производственные совещания с ответственными лицами[421]. Ежедневную текущую работу он оставил за Хрущевым[422].

Каганович и Хрущев де факто действовали как высшее руководство стройкой. Все работники Метростроя должны были следовать их указаниям. Большинство вопросов строительства метро решали автономно МК и МГК, лишь в исключительных случаях предварительно проконсультировавшись в Политбюро или у Сталина. Метростроевцы называли Кагановича «первым прорабом», «главным инженером» или «лучшим ударником стройки»[423]. На Метрострое возник настоящий культ личности Кагановича[424]. Парторг Метростроя Старостин нарисовал сияющий образ энергичного Кагановича:

«Метрострой – стройка не обычного типа, на которой инженер получает указания от строительной конторы, с которой он никак лично не связан, руководителей которой он почти не знает или они не доступны. [...] Московский комитет партии был руководящим штабом строительства, куда стягивались состоявшие в партии и беспартийные инженеры и рабочие, чтобы получить совет, поддержку или указание.

Когда решались важные вопросы строительства, возникали проблемы, в критические моменты, которые нередко становились поворотными пунктами в борьбе за строительство, метростроевцы шли в МК, к Лазарю Моисеевичу Кагановичу. Туда шли руководители Метростроя, туда шли командиры, парторги шахт и дистанций и на этих совещаниях, проводимых Лазарем Моисеевичем, всегда нахо-

---

[420] Медведев. 1985. С. 124–125 (со ссылкой на интервью с бывшим репортером «Вечерней Москвы»).

[421] См.: Протоколы совещаний у Кагановича, 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 57. Л. 1–135).

[422] Стенограмма беседы с партийным секретарем Удалых, кессонная контора, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 17).

[423] То же с Осиповым, председателем профкома Метростроя (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 317. Л. 118); то же с партийным секретарем Фельдманом, шахта 10–11, 16 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 55).

[424] Ср. Гл. VII. 2Б.

дили единственно правильное решение. Приходя с этих заседаний, люди приносили с собой мужество, твердую уверенность в себе, ясное представление о решении задачи и несгибаемую решимость выполнить задание наилучшим образом и в кратчайший срок»[425].

«Ближайшим помощником Кагановича на метро является товарищ Хрущев. Его знают все инженеры, бригадиры, ударники и ударницы, потому что он каждый день на стройке. Каждый день он дает указания, проверяет, критикует, подбадривает, дает конкретные советы начальникам шахт и парторгам, с реализацией которых нельзя тянуть. Рабочий кабинет товарища Хрущева превратился в кабинет одного из руководителей Метростроя, где как парторги, так и начальники шахт, инженеры и отдельные бригадиры детально разрабатывали позиции по выполнению смелых боевых заданий их испытанного вождя Кагановича»[426].

Даже когда в сентябре 1934 г. Каганович был командирован Центральным комитетом на Урал для организации уборки урожая, он посылал оттуда в МК и Метрострой телеграммы с указаниями, составленными на основе информации, которую лидер Метростроя черпал в газетах[427]. Абакумов описывал деятельность политического руководства стройки в схожих со Старостиным выражениях:

«Мы, я и Ротерт, являемся основными хозяйственниками, основными инженерами. Мы не чувствуем себя так, что мы строители. Мы стараемся быть хорошими помощниками Московского Комитета партии и тов. Кагановича, потому что в Москве никто строить не мог бы один. Тут роль Лазаря Моисеевича, тов. Хрущева, Булганина чрезвычайно велика. Нельзя строить без этих товарищей, нельзя строить без Московского Комитета партии, нельзя строить без Московского Совета. Наивно было бы сказать, что можно такое сооружение построить 2–3 инженерам или нескольким хозяйственникам, что можно сооружение поднять в такой срок без такой сильной помощи.

[...] Разработанные нами графики тов. Каганович сам проверял, он устраивал заседания начальников шахт и дистанций. С каждым начальником персонально имел разговор, разбирал этот график. Затем его историческая речь 30-го декабря 1933 г., когда он на слете наших ударников мобилизовал нас на выполнение стоящих перед нами задач и когда он мобилизовал всю Москву на это дело, когда устраивались знаменитые субботники. [...] С января месяца [1934 г.]

---

425 Старостин. 1935. С. 35–36.

426 Там же. С. 44.

427 Там же. С. 45.

тов. Хрущев и тов. Каганович неустанно работают над строительством метро. Сейчас такой период, когда Лазарь Моисеевич работает над архитектурной отделкой метро и над монтажом. Роль тов. Хрущева и инициатива его была очень большая. Все вопросы технического порядка нам приходится решать с тов. Хрущевым. Он также посещает метро, знает метро, и его знают»[428].

Булганин как председатель Моссовета хотя и являлся непосредственным начальником Ротерта, но играл второстепенную роль. Каганович поручил ему наравне с Хрущевым осуществлять контроль над строительством метро, но Булганин по здоровью плохо переносил микроклимат в шахтах, месяцами болел и перепоручил эту работу Хрущеву[429]. Моссовет меньше отдавал указаний Метрострою, но создавал общие условия для работы: предоставлял для стройки земельные участки и дома[430], разрешал передать для нужд Метростроя столовые и бараки, выделял транспорт и занимался вопросами снабжения. Только на конечной стадии строительства, когда осенью и зимой 1934 г. сооружали вестибюли станций, Булганин стал много бывать на стройке, поскольку он отвечал за оформление площадей и улиц[431].

Если Метрострой нуждался в транспорте, дополнительных столовых, бараках или в поддержке коммунальных трестов при перемещении сетей городских коммуникаций, Ротерт излагал Булганину свои пожелания в форме постановления Моссовета. Президиум Моссовета брал консультации у специалистов, вел переговоры с Метростроем и заинтересованными организациями и затем готовил постановление, в которое входили некоторые пункты первоначального проекта, но большей частью распоряжения по адресу Метростроя[432].

---

[428] Стенограмма беседы с Абакумовым, 25 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 58–59).

[429] Мемуары Хрущева. 1990. Т. 3. С. 63.

[430] Один начальник шахты сетовал, что неделями вынужден был бороться с различными организациями, которым принадлежала земля, отведенная для строительства. В Моссовете он в этом отношении большой поддержки не получил. Только после обращения его к Хрущеву земельные участки были выделены для нужд строительства (Стенограмма беседы с Рохваргером, начальником шахты 47–48, 28 октября 1934 г. // ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 79). Главный инженер Штеклер также сообщал, что ему приходилось преодолевать сопротивление коммунальных трестов, не настроенных на совместную работу, пока не вмешался Булганин (то же с главным инженером Штеклером, 17 ноября 1934 г. // ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 175).

[431] Старостин. 1935. С. 46.

[432] См., например: Постановление президиума Моссовета, 11 марта 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 100. Л. 30–37); проект постановления, составленный Ротертом (там

Каганович лично знал всех начальников шахт и дистанций. Ежемесячно он собирал их для отчетов и совещаний. На инженеров производили впечатление его феноменальная память на имена и умение быстро сориентироваться в сложных специальных вопросах[433]. На совещаниях он не вызывал «начальника шахты № 30», а говорил: «Кузьмин, расскажи, как у тебя дела»[434].

Совещания с руководством Метростроя и начальниками отдельных шахт и дистанций служили Кагановичу центральным звеном системы воздействия на строительство метро. В отличие от Хрущева и других функционеров, Каганович не отдавал прямых приказов руководству Метростроя. На совещания он всегда приглашал ответственных лиц, даже если речь шла о беспартийных, а не формальных партийных функционеров, чьих профессиональных знаний было недостаточно для принятия решения. Он действовал реже через партийных секретарей, а, как правило, через руководство предприятия и отдельных начальников шахт, постоянно подчеркивая важность единоначалия. Он позволял инженерам информировать себя, излагать свои проблемы и совместно с ними разрабатывал постановления МК, МГК и Моссовета, в которых устанавливались жесткие сроки, но в то же время включались все необходимые меры для создания общих благоприятных условий строительства. Постановления МК и МГК зачастую адресовались другим организациям, предприятиям и ведомствам, которым предписывалось по возможности быстрее реагировать на потребности Метростроя.

Крупное постановление МК, МГК и Моссовета о строительстве метро от 29 декабря 1933 г. готовилось Кагановичем в течение месяца. Работа над ним началась в октябре 1933 г. с создания комиссий, которые проанализировали причины вялого хода строительных работ[435]. На обсуждение итогов работы комиссий в середине ноября 1933 г. Каганович вызвал в МК руководство Метростроя, с беспощадной прямотой изложив недостатки. Такого рода Совещания у Кагановича проходили по-деловому. Спорили, искали решение, каждый излагал свое мнение, возражая при необходимости даже Кагановичу. Речь здесь не шла о публичном партийном собрании, на котором

же. Л. 193–194); Ротерт – Булганину, 10 марта 1933 г. (там же. Л. 190–192); резюме обсуждения проекта постановления (там же. Л. 180–185).

433 Стенограмма беседы с Рохваргером, начальником шахты 47–48, 28 октября 1934 г. // ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 73, 90.

434 То же с уполномоченным по кадровым вопросам Кузнецовым, 20 ноября 1934 г. // ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 52.

435 Комиссия Гинзбурга. Доклад о состоянии работ на Метрострое, октябрь 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 200. Л. 3–17).

искали козлов отпущения. При всей открытости дискуссии Каганович не позволял ставить под сомнение срок завершения первой очереди к концу 1934 г. и вместе с Булганиным, Хрущевым, Ротертом, Абакумовым, Филатовым (МГКК РКИ), Айнгорном (второй заместитель Ротерта) и Матусовым (тогдашний партийный секретарь Метростроя) образовал рабочую группу по подготовке постановления, которое призвано было дать толчок застопорившемуся делу. Дополнительная рабочая группа обязывалась разработать отдельные параграфы постановления[436].

26 декабря 1933 г. Каганович собрал ряд начальников шахт и дистанций и подготовил вместе с ними окончательную редакцию постановления. В присутствии Хрущева и Ротерта он заслушал отчеты начальников строительных объектов о состоянии работ и потребовал от них назвать конкретные сроки завершения строительства участков, причем начальники могли лишь слегка корректировать установленные сверху сроки окончания первой очереди. Каганович потребовал от руководителей строительных объектов однозначно сформулировать реалистичные сроки и конкретные потребности. Когда один из начальников шахт запросил слишком много рабочей силы, Каганович жестко поставил вопрос о том, нельзя ли здесь помочь механизацией работ[437].

Результатом стало постановление от 29 декабря 1933 г., в котором устанавливались сроки для каждого строительного объекта, вплоть до отдельных участков, и давались детальные указания по каждому виду работ, от бетонирования до монтажа электрооборудования[438]. В последующие месяцы постановление служило путеводной нитью для руководства Метростроя и партийной организации. Хотя оно было реализовано не в полной мере, т. е. на многих стройплощадках его осуществление затянулось на месяцы[439], постановление обозначило явный прорыв в работе Метростроя. Каганович не ограничился изданием постановления, но заставил держать отчет о его выполнении, налагал дисциплинарные взыскания на ответственных лиц, не сумевших устранить недостатки, грозя им увольнением[440].

---

[436] Стенограмма совещания у Кагановича, 15 ноября 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 89–130).

[437] Стенограмма совещания у Кагановича с начальниками шахт и дистанций, 26 декабря 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 89–130).

[438] Каганович: первая очередь. 1933.

[439] Ударник Метростроя. 15 апреля 1934. № 87. С. 3.

[440] Стенограмма совещания у Кагановича, 25–26 февраля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 202. Л. 6–143, особенно Л. 26–27).

Данный стиль руководства, который Каганович применял на всем протяжении 1934 г., оказался в высшей степени эффективным. Впрочем, это давление в первую очередь было обусловлено тем, что Каганович без особой на то необходимости установил экстремально сжатые сроки завершения первой очереди метро, что удорожало строительство и породило много проблем, в частности проблему качества. Без вмешательства Кагановича строительство протекало бы спокойнее, медленнее и «нормальнее».

Хотя Ротерт и после окончания первой очереди считал серьезной ошибкой центральные решения партии, как, например, решение о строительстве метро глубокого залегания, Каганович был о нем самого высокого мнения. Из агентурных донесений выясняется, что в узком кругу Ротерт весьма критически отзывался о Хрущеве, сожалея, напротив, что Каганович больше не может заниматься метро. Каганович, по мнению Ротерта, был интеллигентен и обладал широким горизонтом. Хрущев же, напротив, ничего не понимал и не хотел понимать, кроме того, что он «должен конкретно руководить»:

«Тут видно, что означает это конкретное руководство. Я даю на шахте какое-либо распоряжение, прихожу на следующий день, а все сделано иначе. Почему? Выясняется, что здесь был Хрущев и распорядился совсем по-другому. Каганович такого не делает. Если он что-то считает неправильным, то говорит об этом руководству, а не десятнику на стройплощадке. Было бы намного лучше, если б Хрущев чаще приезжал не к нам, а в ЦК и Политбюро и готовил там вопрос о второй очереди. Наш проект строительства второй очереди они еще не сумели рассмотреть»[441].

Хрущев, по его собственным подсчетам, 80 % рабочего времени отводил метро. Ежедневно по пути из дома на работу в МГК и обратно он посещал шахты метрополитена[442]. По манере поведения Хрущев был «рубаха-парень», который отдавал приказы прямо на стройке и мало заботился о единоначалии и внутренней субординации на предприятии. В сообщениях метростроевцев он выступает в образе вездесущего помощника и друга. «Хрущева мы считаем своим шефом. Он помогает нам во всех наших делах. Если нам что-то нужно от МК, мы обращаемся только к Хрущеву. Все наши проблемы решал только он», – рассказывал партсекретарь кессонной конторы[443]. Между строк

---

[441] НКВД. Агентурное донесение информатора «Петрова», 19 февраля 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 207. Л. 21).

[442] Chruschtschow erinnert sich. 1971. S. 76; Мемуары Хрущева. 1990. Т. 3. С. 65.

[443] Стенограмма беседы с партийным секретарем Удалых, кессонная контора, 26 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 243. Л. 17).

можно, впрочем, заметить, что его вмешательство весьма серьезно нарушало компетенцию строительных начальников на местах:

«Мы победили только потому, что непосредственным руководителем и организатором работ по северному вестибюлю являлся не я, хоть я и числюсь начальником, а Н. С. Хрущев. В его приход обязательно кому-нибудь влетит, обязательно он что-нибудь подметит, не уйдет, пока мы не исправим, а если уйдет, то через 2–3 часа позвонит – исправили ли, причем он берет не общие вопросы, а самые мелкие вопросы. Н. С. Хрущев являлся для нас организатором работ. [...] Никита Сергеевич сам лично не только разрешал крупные технические вопросы, но он вникал и в каждую отдельную деталь мелких работ»[444].

В последние недели перед завершением работ первой очереди Хрущев почти непрерывно находился на стройплощадках. Главным предметом его забот были наклонные шахты и сооружение эскалаторов, которое он должен был ускорить по поручению Кагановича. В горячке тех недель случалось и так, что на станцию являлся Булганин, делал выговор прорабу за то, что тот слишком мало людей использует на штукатурных работах, не подозревая о том, что здесь же присутствует Хрущев, приказавший начальнику шахты перебросить всю рабочую силу на завершение наклонной шахты[445].

Меры воздействия Московского комитета партии касались в принципе всех сторон строительства, от структуры управленческого аппарата, замещения должностей начальников шахт и дистанций и их заместителей, мобилизации рабочей силы, ее размещения и снабжения и вплоть до утверждения сроков пуска отдельных объектов, организации работ, правильного использования оборудования, качества бетона и изолировочных работ и архитектурного оформления станций и вестибюлей. Не было практически ни одного вопроса, по которому Каганович и Хрущев не принимали мер или хотя бы не были информированы[446].

Наряду с проведением совещаний с ведущими инженерами Метростроя бюро Московского горкома партии в рамках своих регуляр-

---

[444] Высказывание прораба северного вестибюля станции «Охотный ряд». Цит. по: Стенограмма беседы с партийным секретарем Фельдманом, шахта 10–11, 23 мая 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 61–62).

[445] Стенограмма беседы с партийным секретарем Бельским, шахта 18–18 бис (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 109, 206–207). «На этом примере видно, как серьезно оба они относились к поставленной задаче, требуя от людей ее выполнения», – мментировал Бельский эту путаницу с приказами.

[446] Стенограмма беседы с Абакумовым, 23 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 310. Л. 1).

ных заседаний готовило множество постановлений, касавшихся строительства метро. В 1931–1932 гг. проблемы Метростроя обсуждались только на отдельных заседаниях. В 1933–1934 гг. не было практически ни одного заседания бюро или секретариата МГК, на котором в повестке дня не значились бы вопросы сооружения метрополитена[447]. Если совещание бюро МГК касалось проблем Метростроя, в нем иногда участвовали Ротерт или другие инженеры[448].

Хрущев и Каганович регулярно звонили начальникам шахт и партийным секретарям шахт и дистанций, убеждались на месте в нормальном ходе строительства, общались с руководящим персоналом и рабочими. Прежде всего, Каганович – в полную противоположность Сталину – любил окунуться в рабочую массу:

«У Лазаря Моисеевича есть особая способность – прийти в котлован и сейчас же вести с рабочими беседу, как будто он работает с ними несколько месяцев. У него находятся для них легкие, понятные слова, он говорит с ними на понятном им языке. Тут же появляются улыбочки, и видно, что, если бы им сказали пойти за ним в огонь, – пошли бы»[449].

Манера общения с людьми создала Кагановичу большую популярность среди метростроевцев, не стоит недооценивать ее значения и как стимулирующего фактора. Импульс работе давали и посещения стройплощадок Хрущевым и Булганиным. Близость и доступность этих высоких чинов усиливали мотивацию труда на местах. «Мы полагали, что, коль скоро с нами разговаривают такие люди, нужно образцово выполнить работу», – рассказывал главный инженер Штеклер[450]. Один партийный секретарь назвал визиты Кагановича и Хрущева «мотором успеха нашей работы» и «большим праздником»[451].

Особое впечатление, по свидетельству ряда метростроевцев, производило то, как Каганович, выслушав жалобы на плохое питание

---

[447] См.: Протоколы бюро и секретариата МГК (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 6–72, 1931 г.; Ф. 4. Оп. 2. Д. 7–55, 1932 г.; Ф. 4. Оп. 3. Д. 7–73, 1933 г.; Ф. 4. Оп. 4. Д. 5–25, 1934 г.). См. также: Протоколы объединенного бюро и Секретариата МК и МГК (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 1–112, 1931–1935 гг.).

[448] Бюро МГК ВКП(б). Протокол 20, 24 сентября 1931 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 29. Л. 1); Протокол 24, 10 декабря 1931 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 33. Л. 2); Протокол 2, 20 февраля 1932 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 2. Д. 7. Л. 17) и множество других протоколов МГК ВКП(б).

[449] Стенограмма беседы с инженером Соколиным, начальником 2-й дистанции, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 115).

[450] То же с главным инженером Штеклером, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 175).

[451] То же с партийным секретарем Ольховичем, шахта 7–8, 16 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 50).

или нехватку спецодежды, сразу же шел в столовую, отчитывал ее директора перед лицом рабочих как «форменного паразита», давал приказ о его увольнении и об улучшении снабжения рабочих продовольствием[452]. Стиль его визитов весьма подходил к общей атмосфере стройки. Он появлялся преимущественно посреди ночи, приветствуемый овациями комсомольцев, тотчас созывал собрание и выступал с речью[453] или брал кайло и лопату и начинал работать[454]. После таких визитов комсомольцы сразу же проводили свое собрание, принимали полные энтузиазма резолюции и брали на себя дополнительные обязательства[455]. Строительные начальники на местах также высоко ценили то, что после посещения стройки Кагановичем они, наконец, получали материалы и машины, которые уже давно и безуспешно запрашивали у центрального руководства Метростроя[456].

В) Система контроля: Контрольная комиссия / Рабоче-крестьянская инспекция, профсоюз и ОГПУ/НКВД

Созданный в 1920 г. Наркомат Рабоче-крестьянской инспекции (НК РКИ), который в 1923 г. был объединен с Центральной Контрольной комиссией партии (ЦКК), являлся мощным контрольным органом, тесно связанным с Политбюро и Совнаркомом и осуществлявшим надзор за почти всем государственным аппаратом. Механизм контроля содействовал концентрации власти в руках партийной верхушки, укреплял партийную дисциплину и усиливал партийный контроль над государственным управлением[457].

На ЦКК РКИ были возложены три основные задачи: рационализация управления, контроль над «аппаратом» и поддержка политики партии. Во всех внутрипартийных столкновениях после смерти Ленина ЦКК РКИ выступала в роли союзницы Сталина. В годы первой пятилетки Сталин использовал ЦКК РКИ вместе с ОГПУ,

---

[452] То же с бригадиром Замулдиновым, шахта 10–11 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 84). «Я не боялся беседовать с Кагановичем, так как мне сказали, что он говорит совсем просто, на рабочий манер», – рассказывал Замулдинов (там же).

[453] То же с Шашириным, 21 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 125).

[454] То же с бригадиром Холодом, шахта 7–8 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 205).

[455] То же с партийным секретарем Фельдманом, шахта 10–11, 16 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 53).

[456] То же с инженером Соколиным, начальником 2-й дистанции, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 115).

[457] Rees. 1987. P. 225–226.

чтобы сломить сопротивление оппозиции своей генеральной линии[458]. После 1930 г. эта организация вступила в период упадка. С одной стороны, ее покинули ведущие функционеры, что негативно сказалось на качестве и эффективности ее работы. (В 1931 г. большинство экономических наркоматов возглавляли бывшие сотрудники РКИ)[459]. С другой стороны, у Рабоче-крестьянской инспекции с 1928 г. усилился элемент «народного контроля», она стала больше обращаться к проблемам на локальном уровне и привлекать к своей работе население. На предприятиях и учреждениях были созданы ячейки поддержки РКИ, оживилась деятельность бюро жалоб, РКИ работала в тесном союзе с «легкой кавалерией» комсомола и назначенными контрольными комиссиями профсоюза. Распространенной практикой РКИ являлось участие рабочих и комсомольцев в выявлении и обсуждении в прессе недостатков и недоработок[460].

Такая форма участия масс в контроле в 1933–1934 гг. больше не соответствовала представлениям Сталина. XVII съезд ВКП(б), состоявшийся в начале 1934 г., упразднил ЦКК РКИ и расчистил путь для более четкой системы партийного и государственного контроля. Две разделенные организации–наследницы ЦКК РКИ, а именно Комиссия партийного контроля и Комиссия советского контроля, действовали уже не автономно, но под руководством Политбюро и Совнаркома и были нацелены на эффективную реализацию политики и укрепление дисциплины. Ячейки поддержки РКИ на предприятиях были ликвидированы. Бюро жалоб и организация массового контроля на предприятиях перешли в ведение профсоюзов, которые за год до этого в результате слияния с распущенным Наркоматом труда фактически подверглись огосударствлению[461].

В июле 1932 г. Московская городская контрольная комиссия / Рабоче-крестьянская инспекция впервые столкнулась с проблемами строительства метро. Она констатировала чрезвычайно низкий уровень работы и раздутый управленческий аппарат Метростроя[462]. Осенью 1932 г. комиссия РКИ проверила структуру и штатное расписание руководящего аппарата, потребовав сокращения штата на

458 Rees. 1987. P. 227–230.

459 Ibid. P. 210.

460 Ibid. P. 213–215.

461 Ibid. P. 219–223, 231. Ср. также: Горинов, Дощенко. 1991. С. 203.

462 МГКК РКИ, инспектор транспортной группы Назарова. Доклад о выполнении решений июльского Пленума, 27 июля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 437. Л. 10).

35 % (750 чел.)[463]. К началу 1933 г. МГКК РКИ все более пристально наблюдала за работой Метростроя. Она потребовала от администрации представить отчеты о выполнении плана, а также выборочные списки сотрудников центрального аппарата, исследовала отдельные области, такие как жилищное строительство, механизацию и использование имеющихся машин и приборов, представив свои соображения по структуре предприятия[464].

Комиссия пришла к заключению, что строительство значительно отстает от плана, а аппарат бюрократически раздут, что финансовые потребности вследствие крайней бесхозяйственности и хромающей бюджетной дисциплины чрезмерно завышены и что в экономическом плане предприятие стоит на грани краха: в отделе снабжения процветает коррупция, складское дело находится в хаотическом состоянии, проходка шахт ведется дилетантски[465].

По инициативе МГКК РКИ был разработан проект новой структуры центрального аппарата и всего предприятия, важнейшей частью которого стала ликвидация излишних промежуточных звеньев (дистанции, участки). Несмотря на сопротивление руководства Метростроя, новая структура была утверждена Московским горкомом партии и претворена в жизнь. МГКК РКИ приняла участие и в реорганизации Метростроя, проведенном в апреле–мае 1933 г. по решению Центрального комитета от 20 марта 1933 г.[466] В последующем штатное расписание Метростроя должно было представляться на одобрение МГКК РКИ[467].

В феврале МГКК РКИ тщательно расследовала случаи бесхозяйственного использования отечественного и импортного оборудования. Склады Метростроя были переполнены лежавшим без движения оборудованием, в то время как одновременно не хватало остро необходимых машин и аппаратов. МГКК РКИ следила за тем, чтобы

---

[463] Стенограмма совещания оргбюро парткома Метростроя и редакции газеты «Ударник Метростроя», 6 декабря 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 24. Л. 27, 35).

[464] Комиссия МГКК РКИ. Проект изменений структуры руководства Метростроя, б/д [начало 1933 г.] (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 395. Л. 63–67).

[465] МГКК РКИ. Записка «Строительство метрополитена», б/д [ноябрь 1933 г.] (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 672. Л. 39–42).

[466] Там же. Л. 40.

[467] Председатель МГКК РКИ Филатов – Ротерту, Абакумову, Рошалю, 9 июня 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 682. Л. 18); Абакумов. Приказ 235, 16 июня 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 45. Л. 50, 52); Заместитель начальника Метростроя Рошаль. Приказ 326, 5 августа 1933 г. (там же. Л. 189); Приказ 327, 5 августа 1933 г. (там же. Л. 192).

виновные были обнаружены и наказаны, но существенного улучшения положения не добилась[468].

Для контроля на Метрострое МГКК РКИ назначила собственного уполномоченного (Золотов), который держал в курсе событий председателя городской коллегии (Филатов) и областной контрольной комиссии РКИ (Петерс)[469]. Постоянная группа МГКК РКИ на Метрострое осенью 1933 г. состояла из 15 сотрудников. Она призвана была бороться с противодействием аппарата на основе собственных данных. При шахтах и дистанциях образованы были 29 групп поддержки, которые, впрочем, не сумели себя никак проявить[470].

Городская комиссия МГКК РКИ в течение 1933 г. провела на Метрострое ряд проверок. Основными направлениями являлись проверка финансовой дисциплины, структуры предприятия, использования приобретенного оборудования, транспортного хозяйства, столовых и жилых бараков. Помимо этого отчеты инспекторов касались практически всех областей жизни стройки: МГКК РКИ проверяла состояние работ на отдельных шахтах и дистанциях, гражданское и промышленное строительство, вспомогательные предприятия и мастерские Метростроя, снабжение стройматериалами, состояние овощехранилищ, техническое состояние паровых котлов, перемещение линий городских коммуникаций, повреждение городских зданий вдоль трассы метро, расчет заработной платы, вербовку рабочей силы, профессионально-технические учебные заведения Метростроя, компрессорное и энергетическое хозяйство, бюрократизм в работе отдельных служащих и контор, использование иностранных специалистов и рабочих, пожарную охрану и т. д.[471]

Метрострой, впрочем, был не только объектом контроля со стороны МГКК РКИ, но искал у нее и поддержки, например при срыве снабжения из-за отказа организации-поставщика принять заказ[472]. В МГКК РКИ обращались и отдельные начальники шахт, если, по их представлению, другие организации им мешали или оказывали недостаточную помощь. МГКК РКИ либо сама оказывала давление

[468] МГКК РКИ. Записка «Строительство метрополитена», б/д [ноябрь 1933 г.] (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 672. Л. 42).

[469] См.: Золотов – Петерсу и Филатову, 21 ноября 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 807. Оп. 1. Д. 638. Л. 1).

[470] Группа МГКК РКИ на Метрострое. Отчетный доклад, б/д [осень 1933 г.] (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 672. Л. 124–125).

[471] Отчеты о работе комиссии составили пять томов документов: ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 679–683.

[472] Начальник отдела снабжения Метростроя Бабаев – Филатову, 31 декабря 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 680. Л. 5–6).

на соответствующие организации, либо подключала вышестоящие партийные инстанции[473]. Помимо бюро жалоб и газеты «Ударник Метростроя» Рабоче-крестьянская инспекция служила прибежищем для недовольных рабочих, которые посылали сюда «сигналы» о плохих бытовых условиях и нехватке продовольствия. Другие материалы инспекция получала от комсомольской «легкой кавалерии».

Эффект от деятельности МГКК РКИ достигался уже плановыми обследованиями, оказывавшими сильное давление на затронутых ими персон, или же реакцией на газетные заметки и «сигналы» с привлечением к ответственности виновных в неполадках[474]. Когда выяснялись результаты проверок, МГКК РКИ или в особо тяжких случаях также областная КК РКИ давали прямые указания руководству предприятием или отдельным лицам, объявляла выговоры, требовала увольнения провинившихся, информировала Московский горком партии или обращалась в прокуратуру.

После роспуска КК РКИ контроль над Метростроем в 1934–1935 гг. перешел к группе партийного и советского контроля при МК ВКП(б). Обследованы были транспортное хозяйство[475], снабжение материалами[476], качество бетонных и изолировочных работ[477], финансовая отчетность[478], использование и содержание оборудования[479], строительство трансформаторных станций и депо[480], обстановка в бараках[481], задержки с выплатой заработной платы[482]. Группа партий-

473 См., например: Филатов – Кагановичу, 15 декабря 1933 г. (там же. Л. 42–43).

474 Стенограмма беседы с Кочетковым, начальником городской строительной конторы Метростроя (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 203–204).

475 Группа партийного и советского контроля при МК ВКП(б). Информация контролера Бураченко об автохозяйстве Метростроя 1 июня 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 3. Л. 1–3).

476 Комиссия МГК ВКП(б) по проверке снабжения Метростроя материалами. Доклад, б/д [апрель 1934 г.] (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 86. Л. 28–123).

477 Заместитель начальника Группы партийного и советского контроля Бобе – Хрущеву, 10 сентября 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 86. Л. 7).

478 Группа партийного и советского контроля при МК ВКП(б). Доклад о финансовой дисциплине на Метрострое, б/д [апрель 1934 г.] (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 86. Л. 124–129).

479 Группа партийного и советского контроля при МК ВКП(б). Акт обследования оборудования Метростроя (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 31).

480 Акт обследования хода гражданского строительства Метростроя, май 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 64).

481 Отчет об обследовании состояния домов Метростроя на основе рейда Группы партийного и советского контроля при МК ВКП(б) и газете «Вечерняя Москва», 9–10 сентября 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 684. Л. 7–83).

482 Группа партийного и советского контроля при МК ВКП(б). Постановление, 1 апреля 1935 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 38. Л. 1).

ного и советского контроля реагировала также на жалобы, газетные публикации и сведения «легкой кавалерии»[483].

Контроль над Метростроем со стороны профсоюза был весьма ограничен, поскольку у профсоюза отсутствовали реальные рычаги воздействия на администрацию предприятия. Профсоюз занимался производственным планом, вербовкой, размещением, оплатой труда, снабжением и культурным обслуживанием рабочих, а также организацией социалистического соревнования, сбором рационализаторских предложений, изобретательством и трудовой дисциплиной. Помимо того профсоюз следил за организацией субботников и шефским движением[484].

Уже в ноябре 1931 г. заместитель начальника Метростроя Финкель обратился в областной комитет профсоюза Желдоршоспортстроя. Профсоюз предписывал руководству Метростроя представить в декабре контрольные цифры на 1932 г. и подготовить вербовку и обучение рабочей силы[485]. В декабре последовало обширное постановление, которое по преимуществу повторяло общие директивы хозяйственной политики: Метрострой обязывался строить всю свою деятельность на принципе хозрасчета, ввести прогрессивно-премиальную систему оплаты труда, не допускать уравниловки, механизировать работу по последнему слову техники, поощрять рабочих вносить рационализаторские предложения, при поселении рабочих соблюдать норму в 5 кв. метров жилой площади на человека, обеспечить бесперебойное снабжение столовых, прачечных бань, парикмахерских, клубов, амбулаторий, детских садов и школ, существенно повысить в 1933 г. производительность труда каждого рабочего по сравнению с заложенными на 1932 г. показателями и снизить себестоимость мероприятий по рационализации труда[486].

26 января 1932 г. руководство Метростроя представило Центральному комитету профсоюза Желдоршоспортстроя свой первый отчет по организации строительства, контрольные цифры и производственный план на первый квартал[487]. Центральный комитет профсою-

[483] Стенограмма беседы с комсомольцем Здоровихиным, шахта 15, 4 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 141).

[484] См. об этом Гл. VII. 3.

[485] Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол 12, 18 ноября 1931 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 2. Л. 2).

[486] Расширенный пленум МОК Желдоршоспортстроя, совместно с бюро ИТС, председателями профкомов, хозяйственниками и ударниками. Протокол 5, 14 декабря 1931 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 1. Л. 127–135).

[487] Заместитель начальника Метростроя Осколков. Доклад о конъюнктуре по Метрострою за январь 1932 г., 8 февраля 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 162. Л. 1).

за Желдоршоспортстроя одобрил производственный план и наложил на Метрострой ряд обязательств, касавшихся в первую очередь тех сфер, где профсоюз оказывал содействие администрации предприятия: Метрострой обязывался представить план покрытия потребности в рабочей силе и подготовки технических кадров, заключить договоры с колхозами на вербовку рабочих и создать закрытые рабочие кооперативы. Московскому и областному комитету профсоюза Желдоршоспортстроя предписывалось пропагандировать на Метрострое социалистическое соревнование и движение ударников, сформировав на участках профсоюзные ячейки[488].

Впоследствии Центральный и областной комитеты профсоюза занимались деятельностью профсоюзной организации Метростроя в плане бытовых условий, культурного обслуживания и материального снабжения рабочих в поселках[489], ликвидации неграмотности[490], овощеводства в принадлежавших предприятию совхозах[491], безопасности на рабочем месте[492], борьбы с прогулами[493] и развертывания социалистического соревнования. Тема Метростроя постоянно присутствовала в повестке дня заседаний областного комитета[494].

Постановления адресовались по большей части низовым организациям профсоюза и лишь в исключительных случаях – руководству Метростроя. Тому, в частности, было поручено переработать контрольные цифры на 1933 г., поскольку предусмотренное повышение зарплаты не обосновывалось более высокой производительностью труда[495], подготовить план повышения производительности труда

---

488 Президиум ЦК Желдоршоспортстроя. Постановление по докладу Метростроя о подготовке к строительству, б/д [начало 1932 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 116. Л. 3–6).

489 ЦК Желдоршоспортстроя. Материал о состоянии культурной работы на строительных объектах. 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 139. Л. 12–19).

490 Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол 4, 27 января 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 273).

491 То же. Протокол 22, 7 апреля 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 5. Л. 61–64).

492 То же. Протокол 3, 13 января 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 11. Л. 281–282).

493 МОК Желдоршоспортстроя. Информация о состоянии массовой работы в связи с декретом правительства о прогулах, б/д [январь 1933] (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 133. Л. 8–9); Президиум МОК Желдоршоспортстрой. Протокол 8, 19 января 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 5. Л. 191).

494 С апреля 1934 г. областной комитет профсоюза Желдоршоспортстроя больше не занимался Метростроем, а только каменоломнями Метростроя в окрестностях Москвы. В ЦАГМ материалы городского комитета профсоюза Желдоршоспортстрой не отложились.

495 Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол 1, 7 января 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 5. Л. 218).

и снижения расходов[496], более последовательно применять декрет о борьбе с прогульщиками и выселять из бараков уволенных за прогулы рабочих[497], создать спасательную станцию для пострадавших от несчастных случаев и предусмотреть должность санитарного врача[498], соблюдать принцип единоначалия на шахтах и перевести их на хозрасчет, оборудовать образцовые бараки для ударников и улучшить обеспечение рабочих жильем[499]. Распоряжения эти приходилось неоднократно повторять, поскольку они не исполнялись.

Имеющиеся в нашем распоряжении источники о деятельности ОГПУ или НКВД на строительстве метрополитена весьма разрозненны. Безусловно, само существование тайной полиции и страх перед ней оказывали дисциплинирующее воздействие на администрацию и рабочих. Однако какие именно акции проводили органы государственной безопасности на строительстве метрополитена, во многом остается пока неизвестным.

Органы вмешивались, например, когда вскрывались криминальные действия или происходили тяжкие несчастные случаи. Когда в июле 1934 г. на шахте 10–11 (станция «Охотный ряд») обнаружились трещины и осыпания бетонного покрытия, причины появления дефектов расследовало ОГПУ, представив результаты розыска Кагановичу[500]. Крупное вмешательство НКВД последовало по случаю пожара в сентябре 1934 г. на шахте № 12. Окрестности Театральной пл. были оцеплены милицией, жители близлежащих домов эвакуированы, а НКВД организовало две особые комендатуры в составе 30–50 милиционеров[501]. Экономический отдел НКВД провел расследование причин возгорания[502]. Было арестовано четыре человека, по халатности способствовавших возникновению пожара[503].

До марта 1934 г. строительные объекты Метростроя охраняла обычная милиция. Затем для предотвращения актов саботажа Ка-

---

496 Президиум МОК Желдоршоспортстроя. Протокол, 8 марта 1933 г. (ЦГАМО. Ф. 4237. Оп. 1. Д. 5. Л. 103).

497 То же. Протокол 11, 8 февраля 1933 г. (там же. Л. 155).

498 То же. Протокол, 20 марта 1933 г. (там же. Л. 92).

499 То же. Протокол 24, 20 апреля 1933 г. (там же. Л. 57–58).

500 Заместитель уполномоченного ОГПУ по Московской области Дейч – Кагановичу. Особое донесение, 9 июля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 204. Л. 53–54).

501 Начальник управления НКВД по Московской области Реденс. Приказ, 25 сентября 1934 г. (там же. Л. 32).

502 Начальник ЭКО НКВД Листенгурт – Кагановичу, 25 сентября 1934 г. (там же. Л. 19).

503 Начальник управления НКВД по Московской области Реденс – Кагановичу, 25 сентября 1934 г. (там же. Л. 44).

ганович распорядился, по аналогии с крупными промышленными сооружениями, передать Метрострой в ведение военизированной охраны. С этой целью НКВД предоставил целое подразделение милиции[504]. Дополнительно была сформирована бригада «вохровцев» в составе 218 комсомольцев, поскольку те знали рабочих своих участков и могли быстро обнаружить проникших на стройку чужаков[505]. На последней стадии строительства, когда было уложено рельсовое полотно, проход в тоннель через шахты был прекращен, рабочие попадали туда только через станции, где пропуска проверяли сотрудники НКВД[506].

Органы госбезопасности, помимо всего прочего, собирали сведения о ведущих инженерах[507] и с помощью агентурных донесений были осведомлены о внутренних событиях в руководстве предприятием и высказываниях ответственных управленцев в узком кругу. Число информаторов, по всей видимости, было велико. Только за один день в феврале 1935 г. по меньшей мере пятеро разных агентов представили сведения о настроениях и высказываниях ведущих инженеров Метростроя[508]. Один из них присутствовал даже на частном ужине в доме Ротерта, где тот чувствовал себя в безопасности и откровенно говорил о Хрущеве, Кагановиче и Абакумове[509].

7. Механизм политического контроля на примере кампании борьбы за качество

Реализацию власти и контроль над администрацией и рабочими Метростроя, а также координацию задействованных в этом органов можно детальнее осветить на примере кампании борьбы за качество, которая на протяжении нескольких месяцев находилась в центре внимания властных структур и отчетливо отражает интенсивность

---

504 Стенограмма беседы с уполномоченным по кадровым вопросам на Метрострое Кузнецовым, 20 ноября 1934 г. // ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 59.

505 Протокол совещания в МК ВКП(б), 27 марта 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 208. Л. 38).

506 Воспоминания инж. Н. С. Николаева (НА 138/2. Л. 157).

507 НКВД, Главное управление госбезопасности, Экономический отдел. Справка о консультанте Джордже Моргане на основе агентурных данных, 9 августа 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 205. Л. 12–15).

508 НКВД. Агентурные донесения информаторов «Викторова», «Украинца», «Наумова», «Иванова» и «Петрова», 19 февраля 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 207. Л. 13–22).

509 НКВД. Агентурное донесение информатора «Петрова», 19 февраля 1935 г. (там же. Л. 20–22).

и комплексность, но также и пределы вмешательства политического руководства в конкретные вопросы строительства.

Погоня за темпами, сигнал которой дал Каганович в своей речи 29 декабря 1933 г., привела к тому, что вследствие едва ли выполнимых сроков работа велась небрежно. К тому же стремительное расширение числа рабочих в течение 1933 г. на 30 тыс. чел. и за первые пять месяцев 1934 г. еще на 35 тыс. означало, что на стройку пришли недостаточно квалифицированные работники, не имевшие представления о профессиональной проходке тоннелей.

В конце февраля 1934 г. на одном из совещаний в Московском горкоме партии выяснилось, что качество бетонных работ на ряде шахт оставляет желать лучшего. Каганович предупредил прорабов, что за некачественную работу они будут привлечены к административной и уголовной ответственности, и распорядился образовать при руководстве Метростроя специальную комиссию по приемке завершенных работ. Одновременно он охарактеризовал достигнутое ускорение строительства как недостаточное и потребовал форсировать темпы. Выемку грунта следовало довести до 9 тыс. кубометров в день, а укладку бетона – до 4 тыс. кубометров[510]. Московский горком партии повторил 25 марта 1934 г. распоряжение о создании инспекции бетонных и тоннельных работ, однако руководство Метростроя со своей стороны ничего не предпринимало[511].

Во время нахождения Кагановича в отпуске на Северном Кавказе (в Кисловодске)[512], когда он мог лишь со стороны следить за строительством метро, Сталин вызвал к себе 13 апреля 1934 г. Хрущева и Булганина. В присутствии Молотова, Куйбышева, Ворошилова и Жданова он распорядился перенести срок завершения первой очереди метро с 7 ноября 1934 г. на 15 февраля 1935 г. с целью более тщательного исполнения бетонных работ. Открытие метро теперь приурочивали не к годовщине Октябрьской революции, а связывали с намеченным на февраль 1935 г. Всесоюзным съездом советов. Сталин подчеркнул,

---

510 Протокол совещания в МКГ ВКП(б), 25–26 февраля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 208. Л. 20–23). Лозунг «9000 и 4000!» стал в последующие месяцы распространенным пропагандистским приемом.

511 Объединенное заседание бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 5, 20 апреля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 71. Л. 83, ссылка на распоряжение от 25 марта 1934 г.).

512 Политбюро предоставило Кагановичу отпуск с 30 марта по 15 мая 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 942. Л. 26; цит. по: Wolf. 1994. P. 272). Ср.: Стенограмма беседы с бригадиром Проскуриным, шахта 15 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 155). Проскурин во время своего отпуска в апреле 1934 г. также находился в Кисловодске и говорил там с Кагановичем.

что качеству работ необходимо уделить усиленное внимание. Каганович будет раздосадован, но качеству следует отдать безусловный приоритет, и этим обосновать перед общественностью перенос сроков завершения строительства. Хрущев и Булганин информировали Кагановича, находившегося на курорте, о решении Сталина и дали указания Абакумову изменить график работ таким образом, чтобы к 7 ноября 1934 г. тоннели были готовы вчерне, к 1 февраля 1935 г. следовало закончить укладку рельсов и монтаж электрооборудования, а к 15 февраля 1935 г. метро можно было сдать в эксплуатацию[513].

Три дня спустя председатель СНК СССР Молотов совместно с Хрущевым, Булганиным, Ротертом и Абакумовым осмотрел строительство, раскритиковал качество бетонных работ и отдал распоряжение разработать критерии качества бетонирования[514]. 20 апреля 1934 г. Московский горком партии принял формальное решение о переносе сроков сдачи метро на февраль 1935 г., призвав уделить особое внимание качеству строительных работ. Ротерта обязали в течение трех дней создать комиссию по инспекции бетонных и тоннельных работ, которую безуспешно пытались созвать в феврале–марте, включив в ее состав высококвалифицированных специалистов. Партия предупредила Ротерта и начальников шахт и дистанций, что, в случае если бетонные будут вестись замедленно или с низким качеством, виновные будут привлечены к ответственности[515].

Председателем комиссии по качеству Ротерт и Абакумов назначили инженера Климова, который обладал 26-летним опытом строительства железнодорожных тоннелей, с 1933 г. работал на Метрострое сначала помощником главного инженера, а затем начальником шахты. Осенью 1933 г. во время служебной командировки он познакомился с опытом строительства метро в Берлине, Париже и Лондоне и был одним из самых высококвалифицированных специалистов Метростроя[516]. В комиссии по качеству было недостаточно людей, чтобы следить за всеми строительными работами. После первой проверки,

---

513 Хрущев и Булганин – Кагановичу, 14 апреля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 255. Л. 135–137).

514 Комсомольская правда. 17 апр. 1934. С. 4. Цит. по: Wolf. 1994. P. 272–273. Ср. также: Вечерняя Москва. 17 апр. 1934. № 89. Цит. по: Полетаев 1953. С. 38. Не зная о решении Сталина, Вольф предполагал, что, используя отсутствие Кагановича, кто-то из руководителей Метростроя пригласил Молотова, чтобы тот смог ознакомиться с печальными последствиями погони за темпами.

515 Объединенное заседание бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 5, 20 апреля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 71. Л. 83).

516 Стенограмма беседы с инженером Климовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 8–13).

которая выявила грубые нарушения технологии, с помощью комсомола и профсоюза на шахтах и дистанциях появились «общественные инспекторы качества». Каждый участок и каждая смена должны были находиться под наблюдением хотя бы одного контролера, который на уровне шахты или дистанции находился в подчинении у главного инспектора. Последние получали указания от комиссии Климова и профкома шахты[517].

В качестве первого своего мероприятия комиссия Климова в мае 1934 г. подготовила технические памятки для бетонщиков, изолировщиков и каменщиков, отпечатанные в большом количестве экземпляров и распределенные через инспекторов по качеству. Даже в советской практике было необычным то, что технические инструкции не опубликовали ранее[518]. В мае комиссия Климова вскрыла серьезные недоработки: на шахте 19–20 бетонирование вели уже затвердевшим бетоном, на шахте 12 (комсомольской) с огрехами были проведены изолировочные работы, на 1-й дистанции стена тоннеля настолько отклонилась от проектного задания, что Климов приказал приостановить работы. Проверка расчетов показала, что стену тоннеля следует укрепить дополнительными конструкциями[519].

Городской комитет партии в связи с этим уволил и отдал под суд нескольких инженеров, десятников и бригадиров, объявил выговор соответствующим партячейкам и предупредил всех начальников шахт и дистанций, что в случае таких происшествий они будут «привлечены к строгой судебной ответственности»[520]. Кроме того МГК распорядился провести на шахтах и дистанциях «конференции по качеству», побудить рабочих к борьбе против некачественной работы и назначить инспекторов по качеству на всех строительных объектах[521].

В мае–июне 1934 г. партийными секретарями на большинстве шахт и дистанций были проведены «производственно-технические конференции по качеству и уплотнению рабочего дня» под сформулированным Кагановичем лозунгом «Чтобы не капало!» Конференциям предшествовали собрания рабочих отдельных профессий (бетонщиков, изолировщиков и др.), собрания бригад и совещания инспекторов по качеству. В ходе подготовки к конференциям, в кото-

---

[517] Стенограмма беседы с инженером Климовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 17). О стиле работы инспекторов качества см. Гл. VI. 5.

[518] Там же. Л. 17–18.

[519] Там же. Л. 18–19.

[520] Бюро МГК ВКП(б). Протокол 6, 11 мая 1934 г. (опросом) (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 5. Л. 150).

[521] Ударник Метростроя. 10 мая 1934. № 106. С. 1.

рых приняла участие почти четверть всех рабочих, было собрано более 10 тыс. предложений рабочих по улучшению организации труда. В итоге было установлено, что много простоев случается вследствие плохой организации и небрежного отношения к работе, что технический контроль недостаточен, исполнение распоряжений не проверяется, и рабочие обнаруживают расхлябанность и низкую трудовую дисциплину. Специальных знаний не хватает не только рабочим, но и техническому персоналу[522].

5 июня 1934 г. Климов выступил перед партийным руководством Москвы с отчетом о проведенной работе. Каганович характеризовал стиль работы метростроевцев как «бушменский»[523], имея в виду низкое качество работы, и дал указание руководству Метростроя безотлагательно проверять прочность бетона и качество гидроизоляции. В комиссию Климова дополнительно были введены 15 специалистов из различных исследовательских институтов. Двум другим комиссиям под председательством Ротерта и Климова было поручено разработать перечень мер по устранению недостатков[524].

27 июня 1934 г. бюро МГК и президиум Моссовета по итогам отчета Климова выпустили обширное постановление «О качестве работ на Метрострое», два дня спустя опубликованное в прессе и в течение последующих месяцев служившее основным документом для бетонных и изолировочных работ. МГК и Моссовет в постановлении подчеркивали, что механическая прочность тоннелей, без сомнения, имеется, но достигнута она была благодаря завышенному расходованию цемента. Из-за несоблюдения элементарных правил подготовки и обработки бетона и изолировочных работ в тоннелях качество этих работ на ряде участков является неудовлетворительным: строительные материалы поставляются неочищенными и не отсортированными. Цемент складируется с нарушением инструкции, а при замешивании бетона не взвешивается. Бетон настолько медленно транспортируется, что схватывается еще на пути в шахту. При укладке бетона из-за плохой трамбовки возникают пустоты. Гидроизоляция в нарушение технических норм укладывается на

---

522 Информационная группа при парторге Метростроя. Информационное сообщение о производственно-технических конференциях по качеству и уплотнению рабочего дня, 11 июня 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 143. Л. 1–7, 24–31).

523 Стенограмма беседы с инженером Климовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 19).

524 Протокол объединенного совещания бюро МК и МГК и президиума Моссовета, 5 июня 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 122. Л. 20).

неочищенные стены. При подогреве битума не использовался термометр[525].

МГК и Моссовет обязали руководство Метростроя и лично Ротерта незамедлительно обеспечить добросовестный технический контроль над бетонными и изолировочными работами и исправить ошибки. Заместитель Ротерта Айнгорн получил перечень выявленных недоработок с точными инструкциями, что следует предпринять для их устранения. Руководство Метростроя, кроме того, отпечатало важнейшие требования к бетонщикам в популярной форме памяток, обучило технический персонал, увеличило число инструкторов по изолировочным работам и в отношении качества работ наложило дисциплинарную ответственность на всех начальников шахт и дистанций, инженеров и бригадиров. Партийная, профсоюзная и комсомольская организации Метростроя обязывались на основе постановления развернуть «большевистскую борьбу за качество работ»[526]. В ходе этой «борьбы» были уволены ряд инженеров и десятников[527].

Комиссия Климова разделила трассу метро на участки. Каждый член комиссии нес ответственность за свой участок. Он сообщал соответствующему начальнику шахты обо всех недоделках, замеченных им лично или ставших известными из других источников, и заносил их в опломбированную книгу. Если общественные инспекторы по качеству не могли добиться своего, они обращались к члену комиссии, поскольку его указания для начальника шахты и главного инженера носили обязательный характер. Проведенное по приказу партии расширение состава комиссии оказалось в итоге ошибочным шагом: из 31 ученого, направленного в июне 1934 г. для работы в комиссии, одни не имели времени из-за занятости преподавательской деятельностью, другие вышли из комиссии вследствие недостаточной профессиональной квалификации. В июле 1934 г. комиссия Климова состояла из 9 членов. Среди них значилось 6 инженеров, преподававших в вузах[528].

Партийная, профсоюзная и комсомольская организации Метростроя провели собрания, на которых коллективно зачитывалось и обсуждалось постановление. На большинстве шахт и дистанций эти

---

525 Бюро МГК и президиум Моссовета. Постановление, 27 июня 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 71. Л. 119–123; ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 125. Л. 1–7). Опубликовано в: Метрострой (1934). Т. 4. С. 1–3.

526 Там же.

527 Стенограмма беседы с инженером Кузьминым, начальником шахты 30, 25 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 106).

528 Стенограмма беседы с инженером Климовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 21–22).

собрания, на которых присутствовала только часть коммунистов и комсомольцев, ограничивались произнесением общих речей. Лишь на отдельных стройплощадках рабочие брали на себя конкретные обязательства[529]. «Ударник Метростроя» призвал своих рабкоров и «легкую кавалерию» взять под контроль реализацию постановления[530]. Начальники шахт и дистанций обязывались сообщать в прессе, что ими предпринято. «Больше самокритики!» требовал «Ударник Метростроя» и отчитывал за «самоуспокоенность» тех прорабов, кто выставлял на первый план позитивные моменты[531]. Во время кампании борьбы за качество летом 1934 г. почти на всех шахтах и дистанциях появились газеты, которые отводили заметное место тематике, связанной с реализацией постановления МГК. Газеты освещали работу инспекторов по качеству[532], публиковали материалы о рейдах «легкой кавалерии»[533], предупреждали «всех бракоделов и их покровителей» о судебной ответственности[534] и требовали от руководителей стройки устранить неполадки. «Мы не знаем, как ты на это смотришь, но для нас это есть игнорирование боевой резолюции МК ВКП(б) и Моссовета о качестве Метростроя», – говорилось в открытом письме рабочих к начальнику одной из дистанций[535].

11 июля 1934 г. Климов доложил, что часть недостатков устранена, но имеется еще много серьезных упущений[536]. В дополнение к комиссии Климова Каганович образовал тогда комиссию МК, которая в течение 10 дней обязывалась проверить исполнение постановления от 27 июня 1934 г. В состав комиссии под председательством Сойфера (секретарь Ленинского райкома) вошел также заместитель уполномоченного ОГПУ по Московской области Дейч. Ротерт, Абакумов и Старостин в течение трех дней должны были принять «оперативные меры» и представить копии своих распоряжений в МК[537].

---

[529] Информационная группа при парторге Метростроя. Информационное сообщение о ходе проработки решений МК и Моссовета по качеству, 4 июля 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 143. Л. 11–15).

[530] Ударник Метростроя. 11 июля 1934. № 160. С. 1.

[531] Там же. 12 июля 1934. № 161. С. 1.

[532] Ударник Метростроя на дистанции 1. 12 июля 1934. № 21. С. 1.

[533] Метростроевец. 23 июля 1934. № 1. С. 1.

[534] Туннель в срок. 9 июня 1934. № 35. С. 1.

[535] Метростроевец. 12 авг. 1934. № 6. С. 1.

[536] Климов. Доклад о выполнении решения МГК и Моссовета от 27 июня 1934 г., 11 июля 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 125. Л. 24–25).

[537] Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 12, 11 июля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 71. Л. 176).

Комиссия Сойфера представила свой отчет 15 июля 1934 г.: она выборочно обследовала ряд объектов Метростроя, включая каменоломни и песчаные карьеры. В ходе бетонных работ ею было отмечено некоторое улучшение, хотя имелись и существенные недоработки: почти все каменоломни поставляли щебень неотсортированным и непромытым; снабжение цементом было затруднительным; складирование стройматериалов было улучшено лишь незначительно: директива МК об установке на шахтах измерительных емкостей и весов для дозирования воды и цемента не была выполнена. Как и прежде, употреблялось слишком много цемента, и тем не менее в бетоне появлялись трещины и пустоты. Изолировочные работы по-прежнему велись на невысоком профессиональном уровне. Метрострой выпустил памятки лишь по бетонным и изолировочным работам и организовал соответствующие курсы для начальников шахт и их заместителей. Количество инструкторов оказалось меньше, чем предписывалось, а технический надзор не отвечал указаниям МК. Комиссия Климова работала слишком медленно[538].

16 июля 1934 г. Каганович выступил на пленуме Моссовета с речью, в которой остановился на достигнутом с начала года прорыве, но в то же время указал и на имеющиеся проблемы с качеством строительства. Сойфер сообщил ему, что решения МК не выполнены. Каганович предупредил всех метростроевцев, что партия будет проверять реализацию этих решений «ежедневно, ежечасно, начиная от начальника шахты и руководства Метростроя до десятников, бригадиров и рабочих». «В отношении тех, кто не хочет работать, мы обязаны применить все меры воздействия, которыми располагает диктатура пролетариата», – грозил он отстающим. Нельзя допустить того, чтобы в 1936 г. вода прорвалась в тоннель, и Москва получила не лучшее, а худшее метро в мире[539]. Пленум принял постановление, в котором от всех метростроевцев потребовали вести решительную борьбу за качество тоннелей и станций[540].

Партийная, профсоюзная и комсомольская организации Метростроя повторно провели серию собраний и «митингов», которые по большей части не дали эффекта[541]. В лучшем случае их участники при-

---

538 Сойфер – Кагановичу, 15 июля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 204. Л. 68–73).

539 Стенограмма речи Кагановича на пленуме Моссовета, 16 июля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 204. Л. 106–107); Каганович. О строительстве. 1934. С. 3–10.

540 Пленум Моссовета. Протокол 19, 16 июля 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 5. Д. 15. Л. 1–2).

541 Метростроевец. 23 июля 1934. № 1. С. 1.

нимали театрализованные обязательства в будущем работать лучше[542]. Коммунисты и комсомольцы объявляли, что берут в свои руки контроль и ответственность за конкретные работы на своем объекте[543]. Некоторые воспринимали эти обязательства всерьез и следили за рабочими своей бригады[544], остальные же довольствовались заявлением о намерениях[545]. И все же общественные инспекторы по качеству почувствовали мощную поддержку и увереннее стали вести себя в конфликтах с инженерами и десятниками[546].

23 июля 1934 г. состоялось собрание всего технического персонала Метростроя для обсуждения постановления. Спустя несколько дней Хрущев призвал собравшихся ударников к обострению борьбы за качество[547]. На закрытом партсобрании в руководстве Метростроя в конце июля 1934 г. Абакумов доложил, что главные инженеры считают сроки завершения строительства нереальными, а партячейки не дают им решительного отпора. Решения МК по качеству строительства до сих пор толком не реализованы. Партсекретарь Балдон в своем заключительном слове подвела критический итог прениям, заявив, что вновь говорилось много и безрезультатно вместо того, чтобы разработать план по реализации решений МК. Партком постановил провести производственные совещания во всех отделах Метростроя, обсудив конкретные меры, и обязал профсоюзный комитет взять под контроль выполнение решений МК через свою инженерно-техническую секцию[548].

1 августа 1934 г. Климов докладывал, что руководство Метростроя издало много распоряжений, которые со своей стороны привели к появлению массы приказов на строительных объектах, однако их исполнение никем не контролируется. Качество работ улучшилось лишь в малой степени. Повсюду много говорят о качестве, но это требование

---

[542] Стенограмма беседы с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 20).

[543] То же с партийным секретарем Липманом, 8-я дистанция, 26 сентября 1934 г., 4 апреля 1935 г., 7 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 68).

[544] Там же. Л. 69–70; Стенограмма беседы с инженером Козловским, 16 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 300. Л. 227–228).

[545] То же с неизвестным метростроевцем, 19 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 125–126).

[546] То же с партийным секретарем Липманом, 8-я дистанция, 26 сентября 1934 г., 4 апреля 1935 г., 7 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 68–69).

[547] То же с инженером Климовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 22).

[548] Партячейка при руководстве Метростроя. Протокол 10, 25 июля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 433. Оп. 1. Д. 2. Л. 42–45).

еще не укрепилось в сознании технического персонала[549]. Еще более критичным тоном отличалось подготовленное через неделю заключение комиссии Сойфера: улучшение качества констатировать нельзя, отсутствует «живое, оперативное руководство со стороны администрации Метростроя». Прорабы сваливают ответственность на подчиненных. Партийная, профсоюзная и комсомольская ячейки хотя и провели собрания, но решения МК рассмотрены на них лишь формально, каждому отдельному рабочему они не разъяснены[550].

И все же к середине августа 1934 г. удалось добиться существенного прогресса в подготовке бетона. Однако оставались серьезные проблемы в снабжении стройки высококачественным цементом и изоляционным материалом[551]. Руководство Метростроя организовало ряд учебных курсов для начальников шахт и участков, прочих инженеров, десятников и бригадиров, которые проходили обучение ежедневно по 3 часа в течение 1–2 недель[552]. В течение июля–августа 1934 г. на этих курсах занималось всего 2298 чел., из них 23 начальника шахты, 24 их заместителя, 870 начальников строительных участков и сменных инженеров, 1382 десятника и бригадира. 1094 десятника и бригадира сдали выпускной экзамен, 31 % из них на отлично, 40 % – хорошо, 25 % – удовлетворительно и 4 % – с неудовлетворительным результатом[553].

На шахтах 9, 13, 14, 18, 18 бис, 33, 36, 37, 48, а также на дистанциях 3 и 7 в августе были зафиксированы лишь несущественные недостатки. На других же почти повсюду вплоть до окончания строительства имелись проблемы с качеством работ. Заместитель начальника шахты 15 был понижен в должности до сменного инженера, поскольку нарушал основные правила технологии. Начальники шахт 12, 21 и 30 и еще пяти дистанций были вызваны парторгом Старостиным в Сокольнический райком партии, где к ним были применены «организационные меры»[554].

---

549 Климов. Доклад, 1 августа 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 125. Л. 26–30).

550 Комиссия Сойфера. Доклад, 8 августа 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 205. Л. 3–5).

551 Климов – Кагановичу, 18 августа 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 205. Л. 49–50); Климов. Доклад, 16 августа 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 125. Л. 31–35).

552 Отдел кадров Метростроя. Информация о курсах, организованных по распоряжению МК, МГК и Моссовета, б/д [конец августа 1934 г.] (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 221. Л. 7–8).

553 Стенограмма беседы с инженером Климовым, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 302. Л. 24).

554 Там же. Л. 23.

Стройку инспектировала также группа партийного и советского контроля при Московском комитете партии. В середине сентября 1934 г. она докладывала Хрущеву, что на осмотренной шахте № 30 все еще не выполнены июньские решения МК. Несмотря на частные улучшения, бетонные работы по-прежнему ведутся с нарушением технических инструкций[555]. Инспектор группы партийного и советского контроля установил, что не всегда цемент перед употреблением проверяется в технической лаборатории, как то предписано инструкцией, и что за бетономешалками нужен постоянный контроль, поскольку только в этом случае рабочие станут взвешивать цемент и точно дозировать воду. Изоляционный материал наклеивается на еще не просохший бетон. Из служебного журнала выясняется, что приписанный к шахте № 30 член комиссии по качеству контролирует работу только 5–6 раз в неделю[556].

Московский горком комсомола в сентябре 1934 г. также находил «совершенно неудовлетворительным» выполнение решений по качеству на некоторых шахтах. Общественные инспекторы по качеству и «легкая кавалерия» резко снизили свою активность и эффективность. Комсомольские организации на шахтах № 15–17 и № 19–20 получили указание провести рейды «легкой кавалерии» и сместить негодных общественных инспекторов. Комсомольцев призвали к «решительной борьбе с бракоделами». Они должны были организовать на шахтах выставки с примерами плохой работы и сделать отметку в книжке ударника, если тот работал с упущениями[557]. Бездеятельность общественных инспекторов одновременно клеймил и «Ударник Метростроя»: на шахте 19–20 они не предприняли ровным счетом ничего, на шахте 15–17 имелось всего лишь 2 или 3 инспектора. Комсомольский секретарь шахты пребывал в опасном заблуждении, что с качеством у него все в порядке[558].

Эти явления отнюдь не были частными случаями. Движение общественных инспекторов по качеству после короткого подъема в августе–сентябре 1934 г. резко пошло на спад. Все меньше комсомольцев и ударников брались за это задание, а оставшиеся инспекторы ограничивались фиксацией недоделок. Для активизации ин-

---

555 Заместитель начальника Группы партийного и советского контроля Бобе – Хрущеву, 10 сентября 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 86. Л. 7).

556 Инженер Бургманн. Доклад на Группе партийного и советского контроля при МК ВКП(б), 4 сентября 1934 г. (ЦГАМО. Ф. 792. Оп. 5. Д. 86. Л. 4–5).

557 Бюро МГК ВЛКСМ. Постановление, 11 сентября 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 635. Оп. 1. Д. 78. Л. 78–80).

558 Ударник Метростроя. 11 сент. 1934. № 212. С. 2.

спекторов от них потребовали не реже двух раз в месяц выступать с отчетом на комсомольском или профсоюзном собрании, а каждые 10 дней подавать начальнику шахты доклад с результатами обследования[559].

Начальника 8-й дистанции в конце сентября партком предупредил, что его поведение будет расценено как сознательный отказ от выполнения решений МК, если он тотчас не позаботится о соблюдении предписаний по качеству работ. Сменный инженер, три десятника и целый ряд бригадиров шахты были уволены[560]. Месяц спустя Климов обнаружил на 8-й дистанции глубокие и широкие трещины в бетоне. Московский горком партии вынес начальнику дистанции строгий выговор и пригрозил ему увольнением и отдачей под суд[561].

Когда бетонные и изолировочные работы были завершены, оказалось, что усилия по улучшению качества принесли весьма ограниченный успех. Требования тщательной работы и вызванная сжатыми сроками «штурмовщина» совсем не сочетались друг с другом. Хотя в начале февраля 1935 г. строительство метрополитена было завершено, но срок сдачи его в эксплуатацию переносился еще дважды, поскольку понадобились обширные доработки. Для их завершения Каганович первоначально установил 18 февраля 1935 г.[562] Политбюро сдвинуло еще на месяц срок пуска метро, запланированный ранее на начало февраля 1935 г. К новой дате высокая правительственная комиссия должна была проверить выполненную Метростроем работу и принять готовые сооружения[563].

Эта комиссия признала постройку тоннелей в целом удовлетворительной, а качество бетона хорошим. Железобетонное покрытие, обеспечивавшее гидроизоляцию извне, в ряде мест оказалось существенно тоньше, чем предусматривалось, но этот недостаток компенсировался более прочной маркой бетона. Гидроизоляция местами была неплотной, поскольку или уложена была непрофессионально, или повреждена при монтаже электрооборудования, так что вода поступала в тоннель. В некоторых местах вагоны поезда касались стен

---

559 Туннель в срок. 13 сент. 1934. № 65. С. 2.

560 Партком 8-й дистанции. Резолюция, 29 сентября 1934 г. // За качество метро. 4 окт. 1934. № 87–88. С. 1.

561 Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 19, 27 октября 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 72. Л. 88).

562 Протокол совещания у Кагановича, 9 февраля 1935 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 48. Д. 78. Л. 15).

563 Политбюро. Протокол 21, 22 февраля 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 959. Л. 2–3).

тоннеля, поскольку при бетонировании не были выдержаны точные параметры[564].

Представленные 5 марта 1935 г. результаты обследования правительственной комиссии побудили Политбюро повторно отсрочить прием метрополитена в эксплуатацию. Недоделки надлежало устранить до 15 апреля 1935 г. Правительственной комиссии было поручено до 25 апреля 1935 г. окончательно принять работы и провести пробный пуск с полной нагрузкой всех систем[565]. 26 апреля 1935 г. смогли, наконец, назначить окончательную дату открытия метро – 15 мая 1935 г.[566]

8. Эффективность механизма реализации власти и системы контроля

На примере кампании по повышению качества работ становится очевидно, что даже вмешательство могущественных партийных инстанций и согласованные действия служб контроля не всегда и не везде приносили желанный успех. Принять постановление и реально устранить недостатки или провести в жизнь принятые меры было совсем не одно и тоже, и не только в ходе кампании борьбы за качество. Вопрос об эффективности описанных механизмов реализации власти и политического контроля имеет всеобщее значение, и одновременно на него трудно ответить, поскольку источники по этой проблеме скорее воспроизводят конкурирующие дискурсы, чем отражают реальность.

Стенограммы бесед с метростроевцами создают впечатление жесткой командной системы, которая, преодолев первоначальные трудности, в 1934 г. в принципе эффективно контролировала все сферы строительства. Партийные секретари описывали свою деятельность как историю успеха, не забыв упомянуть, в каком плачевном состоянии они приняли организацию от предшественников. Они докладывали об «оперативном руководстве», о собраниях, на которых рабочие в массовом порядке «принимали на себя конкретные обязательства», о своей работе с отдельными коммунистами и как им удавалось перевоспитать «отсталые элементы». Комсомольцы исходя из того, что до их прибытия на стройку план в основе своей не выполнялся, опи-

564 Краткий отчет правительственной комиссии о приемке Московского метро, б/д [март 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 17. Л. 1–10).

565 Политбюро. Протокол 22, 5 марта 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 960. Л. 9).

566 То же. Протокол 24, 26 апреля 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 962. Л. 1–2).

сывали, какими методами они заставили остальных рабочих трудиться быстрее и лучше и какую впечатляющую активность проявляли комсомольские ячейки и отдельные члены их организации.

Прямо противоположный дискурс звучит в материалах совещаний парткома при руководстве Метростроя или в докладах комиссии по качеству: акцент здесь делается не на успехах, а на неэффективности всего того, что было сделано ранее. Если речь шла о том, чтобы настроить собственный партийный и административный аппарат на устранение серьезных упущений, было не принято ссылаться на частные достижения. На передний план гораздо чаще выдвигалось все негативное, «конкретность», «заостренность» или «оперативность» принятых мер оценивали критически, ссылаясь на то, что план не был выполнен, качество произведенных работ являлось низким, а производительность и организация труда – неудовлетворительными.

Поверх обоих этих дискурсов возвышался еще один, который их обосновывал и одновременно ограничивал, а именно культивируемый пропагандой дискурс о принципиальном превосходстве большевистских методов и большевистских темпов, об исторической победе социализма в борьбе с противостоящими ему препятствиями, о необходимости повсюду разоблачать и обезвреживать затаившихся классовых врагов[567].

Скрытую за этими дискурсами реальность можно восстановить лишь частично. Судить по комсомольским рапортам об абсолютной эффективности реализации власти и контроля столь же недопустимо, как и принимать за чистую монету постоянные сетования по поводу низких темпов или саботажа решений партии классовыми врагами. В целом суждения о действенности механизма власти и контроля должны оставаться относительными, поскольку зависят от того, с чем сравнивать эту эффективность.

Эта относительность начинается уже с понятия «большевистские темпы». Один американский инженер, работавший в Москве в 1932–1934 гг., называл бессмыслицей официальный тезис советской пропаганды о «лихорадочных темпах труда», рассчитанный на туристов и западных корреспондентов: «Большевистский темп, в целом,

---

567 «Героический коллектив этой шахты своей работой показал, что нет тех трудностей, которых нельзя было бы преодолеть революционной волей и большевистской настойчивостью», – говорилось, например, в одном из приказов Ротерта от 26 августа 1932 г., в котором он выражал благодарность рабочим шахты 22 за то, что они на два дня раньше срока прошли слои плывуна. За три недели до этого Ротерт характеризовал темп строительства как «убогий», упрекал шахты в недостатке дисциплины и установил срок окончания работ (Ротерт. Приказы 158 от 7 августа 1932 г., 169 от 26 августа 1932 г. // ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 9. Л. 204, 218).

является одним из самых медленных в мире, сравнимым с темпами в Мексике, Китае и Индии». Низкий темп является одной из основных причин малой производительности труда[568]. На Метрострое, напротив, в 1934 г. были установлены столь жесткие строки завершения строительства тоннелей, что «большевистский темп» действительно был головокружительным, и сетования по поводу «замедленности» следует рассматривать на этом фоне.

Предпосылкой реализации власти и контроля являлась функциональная и густая сеть низовых организаций партии, комсомола и профсоюза, которые должны были располагать по возможности широким штабом активистов. Этот критерий в 1931–1932 гг. не был выдержан. В первые два года стройки и речи не было об эффективном и жестком руководстве со стороны партии или о выраженной командной экономике. Коммунисты и комсомольцы представляли собой явное меньшинство трудового коллектива и скорее следовали в общем русле, чем определяли его направление. Партийные, комсомольские и профсоюзные функционеры плохо разбирались в деле, не ориентировались в обстановке, более или менее беспомощно взирали на то, как план не выполняется, рабочие безнаказанно прогуливают, а выработка остается крайне низкой.

Все изменилось в 1933–1934 гг. с приходом на стройку комсомольцев и созданием партийной, комсомольской и профсоюзной организации, которые проникли в каждую бригаду и оказывали свое воздействие. Важную роль в этом процессе «перехода власти» сыграла партчистка 1933 г., с помощью которой удалось установить контроль над низовым уровнем парторганизации. До конца 1933 г. многие партгруппы существовали только на бумаге, парторги не имели представления, что им нужно делать, секретарям партячеек не было до них дела, система политучебы или не действовала, или охватывала меньшинство коммунистов.

Только весной 1934 г. низовые организации настолько распространились и окрепли, что смогли проявить свою активность помимо функции самоорганизации. Летом 1934 г. партия и комсомол обладали столь плотной сетью своих ячеек, что на стройке не осталось ни одного рабочего, кто был бы полностью свободен от их влияния. С уверенностью можно сказать, что эффективность реализации власти и контроля в 1934 г. была существенно выше, чем в 1932–1933 гг. Вопрос же о том, действительно ли в 1934 г. Метрострой был настолько глубоко интегрирован в систему командной экономики,

---

568 Witkin. 1991. P. 97.

что у рабочих и администрации не осталось больше возможности уклониться от принятой модели поведения, как это может показаться из бесед с комсомольскими и партийными секретарями, в дальнейшем будет рассмотрен с помощью конкретных критериев.

Самым очевидным критерием для объективной оценки степени этой интеграции мог бы служить показатель выполнения производственного плана. С его помощью можно было судить о том, насколько руководству удалось мобилизовать рабочих, повысить их производительность и трудовую этику (см. табл. 44). Хронологический период анализа здесь ограничен, поскольку до октября 1933 г. цифры плановых заданий исчислялись иначе, чем после этого, а с октября 1934 г. характер работ изменился столь кардинально (оформление станций, строительство вестибюлей, укладка рельсовых путей, монтаж электрооборудования), что их невозможно сравнить с главными работами прежних месяцев по проходке тоннелей.

Если обратиться к графикам выполнения плана (см. рис. 26), то можно заметить, что в первой половине 1934 г. произошел подъем, который хотя и не был непрерывным, но привел к тому, что в марте и в мае–августе 1934 г. план по выемке грунта был выполнен. По бетонным работам хотя и наблюдается также подъем, но плановое задание выполнено было только в июне 1934 г. Затем здесь наметился новый очевидный спад. Аналогичная тенденция наблюдается в сентябре 1934 г. и по земляным работам.

Таблица 44

Плановые задания и выполнение плана на Метрострое, 1933–1934 гг.[569]

Год/месяц	Земляные работы			Бетонные работы		
	план (куб. м)	выполнение (куб. м)	выполнение (%)	план (куб. м)	выполнение (куб. м)	выполнение (%)
1933/9	53630	*49071*	92	–	–	–
1933/10	48959	*51407*	105	6970	*3973*	57
1933/11	53105	*36642*	69	14430	*7648*	53
1933/12	69900	*48231*	69	19090	*13554*	71
1934/1	141640	120086	85	33040	25000	75
1934/2	193845	155910	80	59160	36215	61
1934/3	240230	241266	100	89840	63760	71

569 Данные таблицы основаны на статистике выполнения плана, публикуемой в «Ударнике Метростроя» с регулярным интервалом (сначала помесячные сведения, затем декадные, весной–летом 1934 г. – ежедневные). Сноски на отдельные данные нецелесообразны ввиду обилия источников. По некоторым месяцам в «Ударнике Метростроя» сводные данные отсутствуют. Они подсчитаны автором на основе ежедневных и декадных сведения и выделены в таблице курсивом.

Год/месяц	Земляные работы			Бетонные работы		
	план (куб. м)	выполнение (куб. м)	выполнение (%)	план (куб. м)	выполнение (куб. м)	выполнение (%)
1934/4	303780	*291629*	96	116666	*80500*	69
1934/5	*231450*	*245337*	106	*96450*	*87770*	91
1934/6	196325	*206141*	105	84530	*87911*	104
1934/7	181405	*185033*	102	71820	*67511*	94
1934/8	*201810*	*215937*	107	*63550*	*52747*	83
1934/9	173205	*157617*	91	98925	*73205*	74
1934/10	113625	*87491*	77	105425	*63364*	62



Рис. 26. Выполнение плана на Метрострое, 1933–1934 гг. (в % к плановому заданию).

Информативная ценность данных о процентном выполнении плана, впрочем, ограничена, поскольку, как свидетельствует табл. 44, цифры плановых заданий по отдельным месяцам различались весьма существенно. Плановые задания могли взвинчивать для форсирования темпов, но могли и держать на низком уровне вследствие медленной работы в предыдущие месяцы и вытекающих отсюда низких норм выработки. Кроме того, выполнение плана зависело и от количества имеющейся в наличии рабочей силы.

Если соотнести цифры плана и его выполнения с количеством занятых на стройке рабочих (см. табл. 45, рис. 27), то можно получить более четкую картину достигнутой выработки и производительности труда. При сравнении с данными табл. 44 выясняется, что более чем

на 100 % план был выполнен в те же месяцы, а именно по выемке грунта в марте и мае–августе 1934 г., по бетонным работам – только в июне 1934 г. Следует заметить при этом, что плановое задание на одного рабочего с мая 1934 г. как по земляным, так и по бетонным работам стало существенно ниже, чем в предыдущие месяцы. Это объясняется тем, что весной 1934 г. для выполнения плановых заданий было резко повышено количество рабочей силы. В апреле 1934 г. на земляных работах был достигнут пик планового задания, поскольку ряд штолен были уже пройдены. Несмотря на это, на стройку взяли еще несколько тысяч рабочих, которые с июня 1934 г. работали медленнее, и плановая норма снижалась. Сокращение плановых норм по бетонным работам в мае–августе 1934 г. последовало, скорее всего, из-за проблем с качеством строительства. Объявленный Кагановичем в начале 1934 г. ежедневный объем выработки (9 тыс. кубометров вынутого грунта и 4 тыс. кубометров уложенного бетона) были достигнуты лишь однажды, в апреле 1934 г., и то лишь по земляным работам. Максимальный объем укладки бетона составил 2930 тыс. кубометров в день (в июне 1934 г.).

Таблица 45

Плановые задания и выполнение плана на Метрострое в расчете на одного рабочего, 1933–1934 гг.[570]

Год/месяц	Число рабочих	Выемка грунта на одного рабочего (кубометров)		Укладка бетона на одного рабочего (кубометров)	
		план	выполнено	план	выполнено
1933/9	14 900	3,60	3,29	–	–
1933/10	14 900	3,29	3,45	0,47	0,27
1933/11	25 300	2,10	1,45	0,57	0,30
1933/12	25 300	2,76	1,91	0,75	0,54
1934/1	27 400	5,17	4,38	1,21	0,91
1934/2	38 400	5,05	4,06	1,54	0,94
1934/3	49 100	4,89	4,91	1,83	1,30
1934/4	54 600	5,56	5,34	2,14	1,47
1934/5	60 300	3,84	4,07	1,60	1,46
1934/6	56 700	3,46	3,64	1,49	1,55
1934/7	53 800	3,37	3,44	1,33	1,25
1934/8	51 800	3,90	4,17	1,23	1,02

[570] Выделенные курсивом цифры не взяты в готовом виде из источника, а рассчитаны по данным табл. 44. Сведения о числе рабочих заимствованы из табл. 11 и рис. 22. Все цифры округлены.

Окончание табл.

Год/месяц	Число рабочих	Выемка грунта на одного рабочего (кубометров)		Укладка бетона на одного рабочего (кубометров)	
		план	выполнено	план	выполнено
1934/9	51 500	3,36	3,06	1,92	1,42
1934/10	51 500	2,21	1,70	2,05	1,27

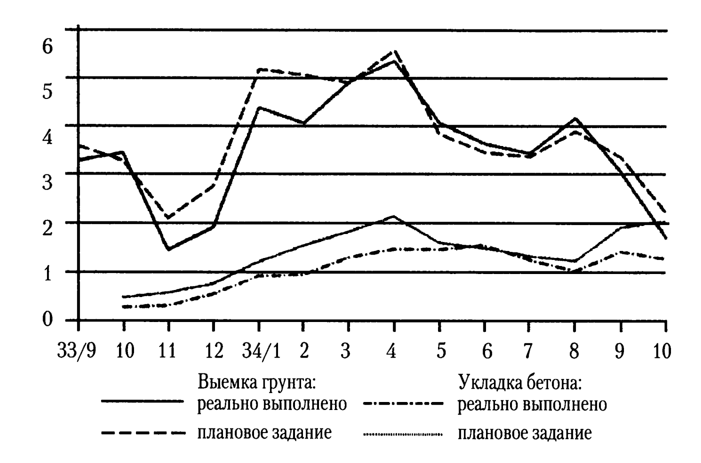


Рис. 27. Выполнение плана на Метрострое в расчете на одного рабочего, 1933–1934 гг. (кубометров).

По интересующему нас вопросу о выполнении плана как индикаторе производительности труда отдельного рабочего данные таблицы 45 свидетельствуют, что с мая 1934 г. план выполнялся за счет производительности труда лишь при относительно большой численности рабочих. Выработка на одного рабочего с мая 1934 г. резко снизилась. Добавим, что, несмотря на сокращение плановых заданий, они ни разу больше не были выполнены по бетонным работам с июля, а по земляным – с сентября 1934 г. Повышение плана бетонных работ в сентябре и октябре 1934 г. привело лишь к небольшому повышению фактической выработки.

Эти данные позволяют сделать вывод, что концентрация всех сил для форсирования темпов строительства дала эффект лишь на кроткое время, а именно по бетонным работам в апреле–мае, а по бетонным – в июне 1934 г. Следует, впрочем, оговорить, что это наблюдение ограничивается неизвестной величиной, которая не учтена в наших расчетах: хотя на протяжении всего 1934 г. статистика приводит данные по земляным и бетонным работам, необходимо все же учесть, что строительство не исчерпывалось этими двумя видами.

С мая–июня на большинстве шахт к ним добавились изолировочные работы, которыми занялась часть рабочей силы. Кроме того, стоит принять во внимание, что выполнение плана зависело не только от готовности рабочих ударно трудиться, но и от организации их труда и от геологических условий проходки. Встречались столь сложные участки метро, что рабочие, несмотря на все усилия, продвигались не так быстро, как ожидалось.

Статистические данные в отношении только временного повышения производительности подтверждаются и другими источниками. В своем докладе на пленуме Моссовета 16 июля 1934 г. Ротерт акцентировал внимание на повороте в темпах труда, наметившемся с января 1934 г.[571] В августе 1934 г. парторг Метростроя Старостин докладывал Кагановичу, что среди руководящего персонала организации распространились «демобилизационные настроения». «Мы устали», – пояснял начальник кессонной группы на одном из партсобраний, вместо того чтобы дать отпор беспартийному начальнику шахты Танкелевичу, предложившему продлить срок окончания строительства[572]. О «демобилизационных настроениях», «самоуспокоенности» и плохой дисциплине труда в августе и сентябре 1934 г. почти ежедневно писали в метростроевских многотиражках. Рабочая дисциплина хромает, много времени теряется на разговоры, хождение вокруг да около и «поиск работы», писал «Ударник Метростроя»[573]. Расхлябанность и полное равнодушие, била в набат газета 6-й дистанции в начале сентября 1934 г., приводят день за днем к срыву рабочей программы[574].

Очевидно, что система, основанная на крайнем напряжении сил и вовлечении рабочих в атмосферу комсомольского трудового энтузиазма, принесла эффект лишь в течение считаных месяцев и в значительной мере была ориентирована на достижение определенной цели. Когда цель, долгое время служившая маяком, а именно проходка штолен и бетонирование тоннелей, была достигнута, показалось, что главное уже сделано, и у многих метростроевцев спало внутреннее напряжение. После того как основная работа была успешно завершена, трудовая дисциплина опять упала, отмечалось

571 Пленум Моссовета. Протокол 19 и стенограмма, 16 июля 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 150. Оп. 5. Д. 15. Л. 20–23).

572 Старостин – Кагановичу, 19 августа 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 205. Л. 54–55).

573 Ударник Метростроя. 29 сент. 1934. № 227. С. 1; 23 ноября 1934. № 272. С. 1.

574 Метростроевец. 4 сент. 1934. № 13. С. 1.

в газете шахты 9 в середине августа 1934 г.[575] «Одним словом: мы замечательные, герои, даем выработку выше нормы, но план не выполняем, потому что у нас слишком мало рабочих»[576], – так многотиражка характеризовала «демобилизационные настроения», охватившие также коммунистов и комсомольцев.

Выполнение плана было тесно связано еще с одним критерием эффективности реализации власти, а именно с вопросом, в какой мере удалось властным структурам дисциплинировать рабочих и подавить у них строптивые и своевольные модели поведения.

В 1932–1933 гг., по единодушному свидетельству источников, дисциплина и готовность к труду у рабочих были весьма низки, имела место высокая текучесть рабочей силы, повседневным явлением были прогулы, опоздания, алкоголизм, работа с ленцой или даже отказ приступать к работе, которые проходили для рабочих без всяких последствий. Постановление правительства от 15 ноября 1932 г. о борьбе с прогулами было реализовано лишь отчасти. Через несколько недель ожесточенных боев с прогульщиками, в начале 1933 г., кампания фактически завершилась и ситуация вернулась на круги своя[577].

Количество нарушений дисциплины и прочих проявлений своеволия оставалось высоким и в 1934 г. По этим причинам в течение года было уволено со стройки около 20 тыс. рабочих, и еще 1300 – вследствие открытого неповиновения[578].

Эти цифры одновременно свидетельствуют о том, что неадекватное с точки зрения режима поведение рабочих уже не оставалось безнаказанным, как это было в 1932–1933 гг. Аналогичная тенденция наблюдается в отношении текучести рабочей силы, которая в 1934 г. еще оставалась на довольно высоком уровне (в среднем 7,2 % в месяц), но по сравнению с 1933 г., когда она держалась на отметке 20 % в месяц, снижение оказалось весьма существенным[579]. Вмешательство функционера ОГПУ Кузнецова, назначенного Кагановичем уполномоченным по кадровым вопросам Метростроя, способствовало также тому, что учет персонала и система приема и увольнения рабочей силы были реформированы с той целью, чтобы не дать возможности беглым кулакам укрыться, как было прежде, на стройплощадках метро[580].

---

[575] Туннель в срок. 13 авг. 1934. № 56. С. 1.
[576] Там же. 23 авг. 1934. № 59. С. 1.
[577] Ср.: Гл. IV. 3Б.
[578] См. табл. 32.
[579] Ср.: Гл. III. 4.
[580] Ср.: Гл. III. 4.

Сообщения метростроевцев в этом контексте совпадают с данными статистики, поскольку в них не отрицалось наличие нежелательных моделей поведения среди рабочих, но постоянно упоминалось, что, когда коммунисты и комсомольцы сталкивались с такой проблемой, они активно перевоспитывали рабочих или настаивали на их увольнении[581]. Сплошь и рядом в интервью встречаются упоминания о том, что рабочие не поддаются перевоспитанию[582] или не реагируют на замечания «общественных инспекторов по качеству» и высмеивают их[583].

Хотя в 1934 г. ситуация отчетливо улучшилась по сравнению с 1932–1933 гг., но режиму еще далеко не полностью удалось овладеть положением и устранить своевольное поведение и нарушения дисциплины со стороны рабочих. «Лодырь, прогульщик и бракодел остаются ненаказанными», – взывал «Ударник Метростроя» в феврале 1934 г., выступив с критикой партийной, комсомольской и профсоюзной организаций 4-й дистанции, которые не приняли необходимых мер для исправления положения[584].

За период с марта по июль 1934 г. в «Ударнике Метростроя» встречается относительно немного обвинений по адресу прогульщиков, лентяев и нарушителей трудовой дисциплины. Но в августе проблема вновь обострилась. «Повысим трудовую дисциплину, поведем беспощадную борьбу с лодырями, саботажниками и хулиганами», – требовала многотиражка одной из шахт, ссылаясь на снижение дисциплины в рабочей среде. Во время смены рабочие ели, стояли в очереди в буфет, под надуманными предлогами постоянно бегали в контору начальника шахты, а в ночную смену спали на рабочем месте[585].

По материалам многотиражек и «Ударника Метростроя» создается впечатление, что до весны 1935 г. политическому руководству больше не удалось вновь вывести на прежний уровень трудовую дисциплину и производительность труда. Не только среди рабочих, но и в руководящем составе осенью и зимой 1934 г. преобладали настрое-

---

581 Ср., например: Стенограмма беседы с комсомольцем Добрушиным, 3-я дистанция, 9 сентября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 158).

582 То же с бригадиром Егоровым, шахта 10–11 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 3).

583 То же с комсомольским секретарем Хохряковым, шахта 18, 13 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 322. Л. 179).

584 Ударник Метростроя. 3 февр. 1934. № 28. С. 2.

585 Ударник Метростроя на наклонной шахте 1–2. 22 авг. 1934. № 3–4. С. 2; О падении трудовой дисциплины см. также: Туннель в срок. 13 авг. 1934. № 56. С. 1.

ния усталости, безразличия и удовлетворенности достигнутым[586]. Хотя на этой стадии усилилось вмешательство со стороны московских партийных инстанций, работы по монтажу оборудования и оформлению станций и вестибюлей не годились для мобилизации всех сил в той же степени, как технически более сложная и требующая крайнего физического напряжения проходка штолен[587].

Там, где давление партийной, комсомольской и профсоюзной организаций на рабочих ослабевало, трудовая этика в течение короткого времени резко падала. Один комсорг свидетельствовал, что, когда по болезни он пять дней не мог выходить на работу, выработка его бригады тотчас упала. После возвращения он немедленно созвал собрание, выгнал из бригады пару «бездельников», надавил на остальных – и дела снова пошли в гору[588]. Вся система принуждения рабочих к выполнению плана функционировала только при условии постоянного контроля и соответствующих санкций.

Важно при этом подчеркнуть, что система в принципе действовала успешно. Даже если коммунисты и комсомольцы в период строительства не осуществляли тотальный контроль над всем, что окружало стройку, то по меньшей мере им удавалось на решающей стадии укрепить дисциплину и повести за собой рабочих к более высокой производительности труда. В остальные периоды стройки неадекватные модели поведения, выраженные в таких акциях сопротивления, как индивидуальное нарушение дисциплины и отказ от работы, хотя и получили распространение, однако же простое насыщение бригад комсомольцами и коммунистами весьма действенно ограничивало эти проявления недовольства.

Там, где реализация власти и политический контроль распространялись не на рабочих, а на руководство Метростроя, в том числе по техническим вопросам строительства и распоряжениям администрации, этот механизм оказывался более эффективным. Наглядным примером тому является воздействие Московского комитета партии на оформление станций и вестибюлей метрополитена. Процесс этот начался осенью 1933 г., когда Каганович критически отозвался о заключении одной экспертной комиссии, которая в рамках рассмотрения вопроса о проектировании линий метро сформулировала предложения

---

586 Ударник Метростроя. 29 сент. 1934. № 227. С. 1; 23 ноября 1934. № 272. С. 1; 1 декабря 1934. № 295. С. 2.

587 Ударник щита. 17 янв. 1935. № 57. С. 1; 20 янв. 1935. № 58. С. 1; 21 янв. 1935. № 60. С. 1.

588 Стенограмма беседы с комсомольцем Мордвишовым (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 316. Л. 351).

по архитектурному решению станций[589]. Каганович одобрил принцип индивидуального оформления станций для облегчения ориентации пассажиров, но выступил против слишком пестрого многообразия стилей и за известные связующие элементы декоративного облика[590].

Постановление Московского комитета партии и Моссовета от 29 декабря 1933 г. содержало уже целый ряд конкретных указаний по проектированию станций и вестибюлей[591]. В марте 1934 г. на этой основе был объявлен конкурс архитектурных проектов. Архитектурно-плановая служба Моссовета (Арплан), в заседании которой принял участие Каганович, уже 28 марта 1934 г. рассмотрела представленные проекты, передала их экспертной комиссии[592] и наметила основные направления дальнейшей разработки, а именно какие материалы следует применять для отделки колонн, стен, полов и ступеней[593].

В июне 1934 г. комиссия Арплана под председательством Кагановича утвердила проекты шести станций и двух вестибюлей, дав указание архитекторам по переработке остальных проектов[594]. Каганович лично внес несколько предложений по изменению проектов и советовался с архитекторами, как избежать того, чтобы станции, несмотря на их конструктивную схожесть, не выглядели однообразно[595]. В августе 1934 г. Каганович утвердил некоторые из представленных проектов. Прочие он повторно отклонил, передав архитекторам указание подготовить новые эскизы[596].

В начале октября 1934 г. Московский горком партии одобрил графики оформления станций, распорядившись, какие материалы, и в каком объеме следует употребить для этой цели. Речь, прежде всего, шла о том, чтобы ограничить расход мрамора[597]. В октябре–ноябре

---

589 Заключение. 1933. С. 59–60.

590 Выступление Кагановича на пленуме экспертной комиссии Метростроя, 20 октября 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 43).

591 МК, МГК ВКП(б). Постановление, 29 декабря 1933 г. // Метрострой. 1934. С. 10.

592 Кравец. Архитектурная отделка. 1934. С. 33–34.

593 Архитектурно-плановая служба. Протокол, 28 марта 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 208. Л. 49).

594 В комиссии... 1934. С. 15.

595 Протокол совещания в Арплане, 20 июня 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 204. Л. 1–27).

596 Протокол совещания у Кагановича, 23 августа 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 57. Л. 79–80); Бюро МГК ВКП(б). Протокол 11, 31 августа 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 6. Л. 126).

597 Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 16, 2 октября 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 72. Л. 61); Приложение: Протокол совещания в МГК ВКП(б), 29 сентября 1934 г. (там же. Л. 66–69).

1934 г. давление со стороны Московского комитета партии усилилось. Каганович и Хрущев фактически взяли на себя руководство оформительскими работами. Совещания созывались по несколько раз в неделю, на них утверждались проекты и графики работ, назначались ответственные за реализацию решений, отдавались распоряжения по использованию строительных материалов и деталям декоративного убранства станций[598].

Руководство Метростроя выступало лишь в роли посредника между Кагановичем, Хрущевым и прорабами станций и в лучшем случае контролировало реализацию их распоряжений. Ротерт и Абакумов на этой стадии совершенно ушли в тень перед Кагановичем и Хрущевым: «Сейчас Лазарь Моисеевич занимается каждой станцией, подбором каждого куска мрамора – какой мрамор на какую станцию, какого цвета и т. д. Оперативные заседания, совещания, подбор людей и т. д. – все это у него. Затем постройка вестибюлей. Он собирает архитекторов, с ними разговаривает, дает им указания»[599].

Практически не было ни одной детали в оформлении станций, от перил лестниц до покрытия полов, от облицовки колонн до освещения, которая не была бы утверждена непосредственно Кагановичем или Хрущевым. Их политическое руководство сталкивалось с проблемами лишь при исполнении графиков работ. Несмотря на постоянные требования повысить темпы, срок завершения станций и вестибюлей был перенесен на несколько недель[600]. Несмотря на это, влияние Московского комитета партии на архитектурное решение и декоративное оформление метрополитена является образцовым примером эффективного и тотального контроля, который не оставлял места для колебаний и отклонений.

---

598 Ср., например: Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 19, 27 октября 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 72. Л. 85–88); Протокол совещания в МГК ВКП(б), 3 октября 1934 г. (там же. Л. 101–104); МГК ВКП(б). Протокол 13, 17 октября 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 4. Д. 6. Л. 152); Протокол совещания в МГК ВКП(б), 16 октября 1934 г. (там же. Л. 209–211); то же. 28 ноября 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 57. Л. 134–135).

599 Стенограмма беседы с Абакумовым, 25 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 58–59).

600 Протокол совещания в МГК ВКП(б), 1 ноября 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 72. Л. 125–128); Протокол совещания в МК ВКП(б), 28 декабря 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 208. Л. 130).

Глава VII
«ВСЯ СТРАНА СТРОИТ МЕТРО»: МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН КАК СИМВОЛ ПРОРЫВА В СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ

«Я этой реальной
всеобщею прибылью
так горд, так радостен,
так изумлен –
что, как хорошо б
на земле нам бы ни было –
все-таки скажешь:
– Хорошо под землей!»
Семен Кирсанов[1]

1. Советская техническая эйфория

Сооружение метрополитена не только послужило идентификационным фактором для непосредственных участников стройки, но и в высшей степени подошло на ключевую роль в инсценируемом пропагандой прорыве в лучшее, светлое будущее. «Вся страна строит метро», «Мы строим лучшее метро в мире», «Лучшее метро для красной столицы» – такими лозунгами населению прививали чувство, что здесь возникает какое-то общее, грандиозное свершение всех советских граждан, которым можно гордиться и удивлять мир.

---

[1] Кирсанов С. «М» // Метро. Сборник 1935. С. 203. Здесь процитирована завершающая строфа самого популярного стихотворения, опубликованного по случаю открытия метро. Стихотворение принадлежит к каноническим произведениям пропаганды метро и было множество раз переиздано. Семен Исаакович Кирсанов (1906–1972) в 1930–1940-е гг. опубликовал ряд пропагандистских поэм на производственную тему.

О настроениях граждан СССР в 1930-е гг. источники дают противоречивую картину[2]. В 1933 г. Сталин объявил об успешном завершении первой пятилетки и начале новой, радостной эры. «Жить стало лучше, жить стало веселее», – так звучало его обращение к народу, которое запало в душу и метростроевцам[3].

Пропаганда внушала настроения прорыва к лучшей жизни и оптимизма. В мемуарах[4] и даже в путевых заметках западных туристов[5] ведется речь о том, что современники воспринимали время первой пятилетки как эпоху бурного подъема. «Одна система поднимается, другая клонится к упадку», – так заместитель начальника Метростроя инженер Крутов охарактеризовал на встрече ударников 1 января 1933 г. достижения Советского Союза в противовес «банкротству» западного мира[6]. Его ничуть не смущало, что в то же самое время в Советском Союзе голодали миллионы людей, равно как и молодого Льва Копелева, который, будучи послан в село на уборку урожая, своими глазами видел нищету украинских деревень. В восприятии Копелевым происходящего эти переживания отступали на задний план перед техническими успехами индустриализации:

«1932-й год живет в моем воспоминании в сиянии радостных чувств, самоуверенной юности и бесчисленных надежд. Там, за границей, бушевал экономический кризис. В Германии было 7 миллионов безработных. В США еще больше. [...] Каждый день наши газеты писали о стачках в капиталистическом мире, о нужде и голоде [...] Насколько иначе все выглядело у нас! Газеты печатали телеграммы и статьи о наших новых заводах, домнах и машинно-тракторных

---

[2] О настроениях населения СССР см.: Davies. Popular Opinion. 1997; Rimmel. Svodki. 1999; Rimmel. Another Kind of Fear. 1997; Fitzpatrick. Everyday Stalinism. 1999. P. 164–189; Шинкарчук. 1995; Великанова. 1999; Голос народа. 1998; Общество и власть. 1998.

[3] Цитата Сталина, например, была использована в качестве заголовка к главе о 1935 г. в неопубликованных воспоминаниях одного инженера, работавшего на Метрострое (Воспоминания Н. С. Николаева // НА 138/2 л. 158).

[4] Ср., например: Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. М., 1970. С. 242, где упоминается «неповторимый, своеобразный подъем настроений». «Хорошо, очень хорошо мы начинали жить».

[5] Ср., например: Fischer. 1944. P. 100, 110. Автор – женщина, родившаяся в России, в 1915 г. эмигрировала, жила в разных западных странах, в 1927 г. переселилась в Советский Союз, который она вновь покинула, глубоко разочарованная, в 1939 г. Ср.: Kisch. 1932. S. 3007.

[6] Стенограмма встречи рабочих-ударников, 1 января 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 272. Л. 63–64).

станциях, о новых и все более весомых успехах и достижениях, о все более грандиозных планах»[7].

В некоторых сообщениях туристов и дипломатов приводится обратная картина: общество, чье первоначальное воодушевление из-за неудач уже сошло на нет[8], отличительными чертами которого являлись разочарование и страх[9]. «Чувство глухого пессимизма» подметил австрийский посланник в Москве во время первомайского парада 1933 г.:

«Если не брать в расчет санкционированных рукоплесканий, которые предназначались стоящим на мавзолее Ленина партийным и правительственным бонзам, среди людей нельзя было заметить никакого воодушевления. Даже длинная танковая колонна, с которой я повстречался на оживленной улице вечером 1 мая при ее возвращении из Москвы, – вид, который и на европейца производил сильное впечатление, – у прохожих, которые, в отличие от меня, не видели майского парада, не вызвала совершено никакого интереса, в чем отчетливо выразилась нарочитая неприязнь.

В этой обстановке глухого пессимизма – которая была еще заметнее за пределами московского оазиса – следует усматривать истинную подоплеку «неполадок», против которых сегодня со все большим ожесточением стремится обрушиться вся советская система как в городе, так и в деревне: против всего того, что официально в прессе и прочих источниках массовой информации называется саботажем, кулацкой установкой, контрреволюционными происками»[10].

Месяц спустя посланник смягчил свой приговор: жестокая хлебная кампания убедила городское население, что насилие со стороны государства может избавить города от угрозы голода. Кризис зимы

---

[7] Kopelew. 1979. S. 340–341. «Я принадлежал к тем, кто верил этим “аргументам”, несмотря на все, что уже видел, узнал и пережил», – ретроспективно оценивал Копелев свою тогдашнюю веру в политическое руководство, которое приписывало кулакам вину в организации голода в стране (Ibid. S. 360).

[8] Ср.: Lyons. 1937. P. 474–475, 558. У Лионса, который находился в 1930-е гг. в Советском Союзе, сложилось впечатление, что шумный энтузиазм, с которым было провозглашено в 1933 г. начало второй пятилетки, не находил отклика в населении страны.

[9] Ср., например: Smith. 1937. P. 220. Автор являлся американским коммунистом, который проработал в Москве в 1932–1935 гг., после чего разочарованным вернулся на родину. Ср. также: Chamberlin. 1934. P. 127. Чемберлен, с 1922 по 1934 г. корреспондент газеты *Christian Science Monitor* в Москве, сначала симпатизировал Советскому Союзу, но затем также вернулся оттуда разочарованным.

[10] Австрийское посольство в Москве. Доклад посла Пахера, 18.5.1933. ÖStA Wien, BMfAA, NPA, Karton 55.

1932–1933 гг. был преодолен, и в настроении горожан наметился перелом[11].

Большинство иностранных наблюдателей сходились в одном пункте – по поводу невероятной веры советского общества в современную технику. Она стала центральной составной частью советской повседневности уже в 1920-е гг. Проводились «праздники машин», крестьяне с энтузиазмом отмечали свадьбу на тракторе; плакаты на технические темы заняли место иконы. Гордые индустриальными успехами родители нередко давали детям такие имена, как «Трактор», «Электрификация» или «Домна»[12].

Подобные экстравагантности касались, разумеется, только меньшинства, однако и широкие слои населения в возрастающем объеме позволили увлечь себя настоящей технической эйфорией. «Это было прямо-таки упоение техникой», – вспоминал Клаус Менерт о своем общении с русскими знакомыми, вместе с которыми в начале 1930-х гг. мастерил воздушные змеи и планеры. Молодые люди проявляли необычайный интерес к технике[13]. Воспитанная в партийном духе молодежь «с каким-то почти религиозным фанатизмом верит в коммунистическую цель и ее достижение с помощью техники. Чудеса современной технологии приводят их в пламенное воодушевление, ими полностью овладело честолюбивое стремление догнать и перегнать западную цивилизацию», передавал свои впечатления один немецкий инженер, работавший на советском заводе[14].

Вся Россия пришла в восторг от сталинского лозунга «Овладеть техникой!», отмечалось в 1932 г. в путевых заметках одного из западных туристов. В книжных магазинах лежала преимущественно техническая литература, технические журналы шли буквально нарасхват. На собраниях и по радио постоянно велись речи о вопросах техники, в кино шли фильмы по техническим вопросам[15]. Независимо друг от друга иностранные наблюдатели отмечали род «религиозного рвения»[16], с которым русские увлеклись техникой:

«Техника в России – все. Все средства современной технологии лихорадочно применяются в интересах социалистического строи-

---

[11] Idem. 15.6.1934 (ibid.).

[12] Josephson. 1995. P. 526.

[13] Mehnert. Sowjetmensch. 1958. S. 220.

[14] Schulz. 1934/35. S. 45.

[15] Krotsch. 1932. S. 234–235. Аналогичными впечатлениями делились американские инженеры и администраторы, работавшие в СССР по контракту (Hughes. 1991. P. 256–258).

[16] Dibner A. B. Russia as an Electrical Market // *Electrical World*. 95 (1930). P. 385. Цит. по: Hughes. 1991. P. 257.

тельства. В России отменили бога, его место заняла техника. Россия – технический рай, поскольку она ждет от техники всего»[17].

Квазирелигиозный раж описывает в своих мемуарах даже тогдашний партийный активист Лев Копелев:

«Фабрики, шахты, локомотивы, токарные станки, тракторы и турбины превратились в предметы культа, исполненные сакраментального благоговения («Техника решает все», – сказал Сталин). [...] Ежедневно газеты приносили сообщения о выпуске тракторов, автомобилей, буровых установок. Бесстрастные статистические величины – плановые цифры, сведения отчетов и колонки цифр – имели над нами пифагорейски-каббалистическую, волшебную силу («Социализм – это учет», – сказал Ленин). Когда Сталинградский тракторный завод начал выпускать в день 120 тягачей, радость забилась во мне»[18].

Эта незыблемая, почти религиозная вера в технику, в изменяемость природы, в преодоление ее законов революционной волей представляет собой один из источников, из которого большевики черпали энергию для своей честолюбивой программы преобразования страны. При этом вера во всемогущество техники находилась в вопиющем противоречии с реальной технической квалификацией. Советский «американизм» и фетишизация техники служили скорее идеологической компенсацией фактической отсталости в области технологии[19].

Какое место отводилось современной технике в целом и метро в особенности в представлениях о лучшей жизни, наглядно иллюстрируют тогдашние пропагандистские клише. «И жизнь хороша, и жить хорошо», – гласил типичный для тогдашней пропаганды заголовок номера производственной многотиражки шахты № 12, выпущенного в 1934 г. по случаю очередной годовщины Октябрьской революции. На рисунке под заголовком изображены были дымящиеся фабричные трубы, высотные дома, четырехмоторные самолеты, парашютисты, радиопередатчик, парк культуры и отдыха имени Горького, станция метро, фабрика-кухня, железнодорожный состав и на переднем плане смеющаяся девушка в спортивном костюме[20]. Столь же назойливо изображалась техника в иллюстрациях к сборнику «Как

---

[17] Saliger. 1932. S. 16. Автор был австрийским профессором-технологом, посетившим СССР в 1931 г.

[18] Kopelew. 1979. S. 345.

[19] Schlögel. 1998. S. II.

[20] Ударник щита. 6 ноября 1934. № 25. С. 4. Фабрика-кухня символизировала освобождение женщины от домашнего рабства.

мы строили метро»: линогравюры, которые придавали изображению более солидную, достойную форму, показывали станции метро в технологичном, динамическом окружении – улицы полны трамваев, автомобилей и автобусов, движущихся строгими колоннами, картину обрамляют новые высотные здания, а в небе можно разглядеть самолеты[21].

2. Строительство метро как инсценировка

А) Гласность и пропаганда: инструментализация общественной работы

В качестве противовеса непрестанным упущениям экономического строительства в повседневной жизни и для поднятия настроения народа советской пропагандой устраивались шумные кампании вокруг отдельных выдающихся объектов, которые преподносились как знаменосцы технического прогресса. Путем концентрации внимания на немногих предприятиях, каждое из которых в своем роде являлось мировым рекордсменом, отвлекали внимание людей от мелких неудач, которые повсеместно отравляли жизнь народа. Кто же знал, что многие из построенных в годы первой пятилетки заводов вскоре после пуска были приостановлены или выпускали брак, поскольку в горячке строительства их возводили небрежно или с применением негодных материалов, либо они были лишены необходимой инфраструктуры?[22] Эти проблемы отодвигались на задний план победными рапортами, в которых советскому человеку гордо заявлялось, что на Днепре построена самая крупная плотина в мире, в Магнитогорске задута первая домна гигантского металлургического комбината, в Москве сдан в эксплуатацию крупнейший в мире шарикоподшипниковый завод, а в Сталинграде пущен в ход первый в Советском Союзе тракторостроительный завод[23]. Часть населения с готовностью воспринимала сообщения об успехах и достижениях. «Читают и чувствуют себя действительно окрыленными, увлекает энтузиазм», – так комментировал один

---

[21] Как мы строили метро. Рис. на с. 608. См. также раздел иллюстраций в этом издании.

[22] Ср.: Hildermeier. Geschichte der Sowjetunion. 1998. S. 376–377.

[23] Ср.: Deutsche Botschaft Moskau an das Auswärtige Amt. Bericht über die wirtschaftliche Lage der Sowjetunion, 6.4.1932. PA AA R 31961.

комсомолец в своем дневнике впечатление от газетной корреспонденции об открытии Днепрогэса в 1932 г.[24]

Строительство московского метро после нескольких месяцев раскачки, пока оно находилось в начальной стадии, было превращено советской пропагандой 1930-х гг. в престижнейший объект. С весны 1932 г. стало ясно, что речь идет не об обычной новостройке, а о пропагандистском проекте высшей степени важности. Строили ведь не просто метрополитен, а лучшее и красивейшее метро в мире для мировой столицы пролетариата, которую в течение нескольких лет было обещано превратить в самый прекрасный и удобный для проживания город на свете.

Газеты приносили текущую хронику хода строительства: известные писатели посещали стройку или даже работали здесь длительное время и посвящали метрополитену стихи; параллельно со строительством редакцией «История метро» документировались все основные события для потомства; устраивались выставки, сочинялись пьесы, о метрополитене писали картины и снимали фильмы; делегации метростроевцев пригашались на крупные политические мероприятия. На протяжении ряда лет тема московского метро была у всех на устах[25]. Метрополитен был не просто строительным объектом, он являлся символом нового общества, постигаемого в ходе созидания, предчувствием нового социалистического мира[26].

Не только из-за технических трудностей, экстремальных условий труда и роскошного архитектурно-художественного убранства, но и в качестве средства прогресса метрополитен напрашивался на роль символа разительного продвижения страны к более высокой ступени развития. Не случайно в национал-социалистической Германии мобилизационный проект строительства имперского автобана был инсценирован во вполне сравнимом пропагандистском духе. Метро и автобан на протяжении ряда лет представлялись вниманию общественности, оба проекта выполняли важную интеграционную и компенсаторную функцию и вплоть до сегодняшнего дня укоренились в культурной памяти русских и немцев (причем не только в памяти поколения, пережившего ту эпоху) с известными эмоциональными проявлениями, в которых ощущается воздействие пропаганды 1930-х гг.

---

[24] Tagebuch aus Moskau. 1996. S. 97. О дневнике (Степана Подлубного) см. подр. Гл. IV. 1.

[25] См.: Groys. 1995. S. 161.

[26] Josephson. 1995. P. 532.

Уже начало строительства показало, что реальность не всегда совпадает с пропагандой: первая лопата грунта была извлечена не 7 ноября 1931 г., в годовщину Октябрьской революции, как об этом повсюду пишут[27], а 10 декабря 1931 г. Хотя при этом присутствовал Каганович, но источники говорят скорее о скромном почине в узком кругу, нежели о крупном общественном событии[28].

Информирование широкой общественности в первые полгода после принятия решения о строительстве метро оставалось скромным и ориентировалось в первую голову на технических специалистов. В это время и речи не было о пропагандистской кампании по сооружению метро. Дело ограничивалось осторожным приступом к новой области, в которой еще чувствовали себя неуверенно. Ответственные лица вплоть до конца 1931 г. сами не имели четкого представления о том, что выйдет из строительного замысла. Способ, каким это представляли общественности, отражает больше собственную неуверенность.

Журналы, посвященные проблемам городского хозяйства, такие как «Строительство Москвы» и «Коммунальное хозяйство» летом и осеню 1931 г. информировали о состоянии разработки планов и возможных вариантах сооружения метро. С сентябрьского номера 1931 г. журнал «Коммунальное хозяйство» открыл специальную рубрику, посвященную проектированию и ходу строительства. Тем самым стремились привлечь к дискуссии возможно большее число специалистов.

Воздействие такого рода публикаций оставалось, впрочем, ограниченным, поскольку те специалисты, которым было что сказать по теме, вскоре были привлечены к строительству в качестве сотрудников Метростроя. Среди широких слоев населения пропаганда поначалу не велась. До марта 1932 г. работа с общественностью ограничивалась отдельными докладами, призывами «треугольника» Метростроя к предприятиям-поставщикам своевременно поставить заказанное оборудование и немногочисленными статьями в газетах[29].

Лозунг «Лучшее метро в мире!» появился зимой 1931–1932 гг. Не вполне ясно, был ли он инспирирован Кагановичем или придуман инженерами руководства Метростроя, стремившимися провести

---

[27] Ср., например: Пономаренко. 1967. С. 16; Wolf. 1994. P. 68; Schlögel. 1992. S. 336.

[28] Стенограмма беседы с инж. Николаи (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 82); то же с инж. Катцен, 2 декабря 1934 г. (там же. Д. 314. Л. 315).

[29] И. М. Калиш, сотрудник Метростроя – Булганину, 6 марта 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 151. Л. 1).

свои представления о будущем метро. В декабрьском номере журнала «Коммунальное хозяйство» за 1931 г. инженер Катцен представил запланированную схему линий, выступив за то, чтобы строить именно подземное метро, а не наземную городскую железную дорогу. Последний вариант хотя и был дешевле, но не отвечал решающему критерию: Москва должна стать «образцовой столицей пролетарского государства», которую нельзя разрезать наземными виадуками. Московский метрополитен обязан ориентироваться на новейшие европейские и американские образцы[30]. Каганович в речи на июньском пленуме потребовал «превратить Москву в достойную столицу нашего пролетарского государства»[31]. В январе 1932 г. инженер Маковский и архитектор Кравец опубликовали статью под заголовком «Метро социалистической столицы должно стать лучшим в мире», охарактеризовав этот лозунг как лейтмотив проектировочных работ[32]. Впоследствии этот лозунг стал ключевым выражением, на которое ориентировалась пропаганда.

В начале марта 1932 г. один сотрудник Метростроя обратился к Булганину, представив рекламно-информационную программу агитации в пользу метро: каждый рабочий Москвы обязан знать, какую пользу приносит метро, в какой мере оно касается его жизни. Москвичи участием в массовых субботниках должны помочь ускорить пуск метро. Сооружение метро призвано стать образцовым примером социалистического труда, а после завершения строительства метрополитен послужит «мощным рычагом индустриализации, культуры и социалистического переустройства жизни»[33].

Концепция включала целый ряд мероприятий: образование «Комитета поддержки строительства московского метрополитена» или «Общества друзей метро» с множеством ячеек на фабриках, в высших учебных заведениях и учреждениях; привлечение рабочих и технических специалистов других предприятий к производственным совещаниям Метростроя, которые с этой целью следовало проводить на крупных заводах; поддержка Метростроя со стороны научно-исследовательских институтов; популяризация строительства в форме докладов в рабочих клубах, демонстрации титров перед кино-

[30] Катцен. Схема линий. 1931. С. 34.

[31] Каганович. За социалистическую... 1931. С. 50.

[32] Маковский, Кравец. Постановления. 1932. С. 6, 8.

[33] И. М. Калиш – Булганину, 6 марта 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 151. Л. 2). Автор письма больше нигде не упоминается в источниках по истории строительства метро.

фильмами, световой рекламы и рекламы на трамвайных вагонах, автобусах и пригородных поездах. Помимо того, московские предприятия обязывались представить в распоряжение Метростроя грузовые автомобили с водителями. Для финансовой поддержки начинания намечалось выпустить займ строительства метро[34].

Имеющиеся в распоряжении автора источники не содержат сведений о реакции на эти предложения. Тем не менее большинство инициатив в 1932–1934 гг. было осуществлено на практике: проводились массовые субботники[35], был основан «Комитет научной поддержки строительства метро»[36], в прессе и на радио развернута широкомасштабная пропагандистская кампания, устраивались доклады на московских заводах[37], велась рекламная кампания с помощью плакатов и моделей, всех владельцев грузовых автомобилей обязали на два дня в месяц передавать их в пользование Метростроя[38]. Правда, особый займ строительства метро так и не был выпущен.

В газете «Рабочая Москва», органе Московского горкома партии, с марта 1932 г. печаталась масса сообщений о строительстве метро. Почти каждую неделю читатели узнавали о закладке новых шахт, ходе социалистического соревнования, технических проблемах и их решении, проектировании и ходе работ. В 1933 г. газета информировала своих читателей о строительстве метро почти ежедневно, а в 1934 г. ввела отдельную ежедневную рубрику «На решающих участках», в которой излагались события на стройке за минувшие сутки. С января по май 1935 г. содержание газетной пропаганды определяло предстоящее открытие: печатались интервью с метростроевцами, репортажи об инспекционных и пробных поездках, приветствия иностранных коммунистических партий, горделивые описания архитектурных достоинств станций и вестибюлей.

Орган ЦК ВЛКСМ газета «Комсомольская правда» до лета 1933 г. помещала немного материалов о Метрострое. Интерес возрос после того, как комсомольцы обрели прочные позиции в трудовом коллективе. В 1934–1935 гг. широким потоком хлынули заметки и статьи о ходе строительства. Выездная редакция «Комсомолки» в 1934 г. полгода проработала на отстающих шахтах, выпустив за это время

---

[34] ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 151. Л. 2.

[35] См. Гл. VII. 3А.

[36] См. Гл. VII. 4А.

[37] Ср., например: Рабочая Москва. 26 марта 1932. № 74. С. 4.

[38] См. Гл. II. 4.

150 специальных номеров газеты[39]. Деятельность выездной редакции завершилась выпуском специального номера «Комсомольской правды», который вышел в феврале 1935 г. в количестве 6 тыс. экземпляров по случаю поездки на метро делегатов VII Всесоюзного съезда советов и был целиком распространен среди пассажиров[40]. Статьи о строительстве метро в 1932–1935 гг. регулярно печатались и в журнале «Молодой большевик».

В феврале 1934 г. газеты «Рабочая Москва», «Комсомольская правда» и «За индустриализацию» устроили в Доме печати вечер под девизом «Пресса помогает Метрострою». Региональные органы печати, специальные журналы по отдельным отраслям и производственная пресса побуждали предприятия-поставщики и железную дорогу ускорить работу[41].

Корреспонденции в прессе состояли из приготовленной редакциями смеси пропаганды и критической информации. Проблемы не скрывались под сукном, а выносились на суд общественности. Тем самым оказывалось давление на ответственных лиц, особенно когда дело касалось перебоев со стройматериалами[42], обстановки в бараках[43] и столовых[44], плохой организации субботников[45] или недостатков в работе отдельных функционеров и управленцев[46]. С другой стороны, населению тем самым давали понять, о каком нелегком предприятии идет речь, что придавало еще больший вес конечному успеху.

Несколько иного направления придерживался журнал «Метрострой»[47], который издавался с июля 1932 г. как орган «треугольника»,

---

[39] Абакумов: Первый в СССР. 1935. С. 43; Бухарина. 1991. С. 4.

[40] Бухарина. 1991. С. 108; Комсомольская правда. 8 февр. 1935. № 32. С. 4.

[41] Абакумов. Первый в СССР. 1935. С. 43.

[42] Ср.: Рабочая Москва. 18 декабря 1933. № 292. С. 4 (недостатки в работе железных дорог при транспортировке стройматериалов); 10 апр. 1934. № 86. С. 1 (проблемы с транспортом). Ср. также: Комсомольская правда. 29 марта 194. № 75. С. 3 (перебои со снабжением цементом).

[43] Ср.: Рабочая Москва. 18 ноября 1933. № 267. С. 3 (обстановка в бараках на Потешной ул.); 29 ноября 1933. № 276. С. 2 (материал городской комиссии контроля о бараках Метростроя); 11 июля 1934. С. 2 (жалобы метростроевцев на плохие жилищные условия).

[44] Горин. 1935. С. 40.

[45] Рабочая Москва. 26 марта 1934. № 73. С. 2.

[46] Там же. 5 окт. 1934. № 233. С. 3 (о партийном секретаре шахты 22); Комсомольская правда. 28 апр. 1934. № 100. С. 2 (о нехватке материальных складов, выявленной рейдом «легкой кавалерии»).

[47] Метрострой. Subway Construction. Научно-технический и производственно-экономический журнал. М.: 1932–1938.

а с 1934 г. – под эгидой руководства предприятия. Он в первую очередь предназначался для специалистов, и лишь затем – для широкой читательской аудитории. Журнал сопровождал строительство технической информацией, текущей хроникой, перепечаткой постановлений, призывами к выполнению плана, сообщениями из Комитета научной поддержки Метростроя, обсуждением различных схем линий, описанием архитектурных проектов и т. д. Он служил при этом, по признанию редакции, «оружием в руках партии и общественных организаций стройки, содействующим тому, чтобы вскрывать, правильно освещать и решать все научно-технические и организационные проблемы, связанные со строительством метрополитена»[48]. В редакцию журнала главным образом входили инженеры Метростроя. Журнальные статьи призывали инженерно-технический персонал в соответствии с партийными директивами повышать темп и эффективность работы и крепить дисциплину, критиковали бюрократизм, оправдания со ссылкой на «объективные причины», сомнения в реализуемости плана, клеймили позором «варварское обращение с техникой»[49].

Описанные формы работы с общественностью преследовали двойную цель, а именно вести пропаганду строительства метро и одновременно оказывать давление на персонал Метростроя. Были задействованы и другие виды активности, в которых второй аспект не играл роли. Сотрудники Метростроя публиковали брошюры и книги, выходившие массовыми тиражами, в которых широкой публике в научно-популярном стиле объяснялись подробности строительного проекта[50]. Помимо этого печатались книги, в которых наглядно разъяснялось значение метро, пересказывались эпизоды строительства и публиковались очерки об отдельных метростроевцах[51]. Комсомол в 1934 г. подготовил крупноформатное иллюстрированное издание, прославлявшее комсомольцев-метростроевцев[52], книги о метро писали даже для детей[53].

---

[48] Метрострой. 1932. № 1–2. С. 2.

[49] Ср., например: Все силы на выполнение плана. 1933. С. 1–3.

[50] См., например: Катцен. Метрополитен в Москве. 1931; Волынский. Московский метрополитен. 1932.

[51] См., например: Лопатин. 1934; Московский метрополитен. 1935.

[52] Соколов, Чудый. 1934.

[53] См., например: Готов! Рассказы и стихи о метро. 1935. Здесь, например, описывалось, как в метро едет старый крестьянин с дочерью. Его смущает яркое, как днем, освещение. Ему кажется, что он очутился в царском дворце, и он снимает шапку. Дочь объясняет ему, что вся эта роскошь принадлежит народу и создана самим народом (цит. по: Рыклин. 1997. С. 52).

Содержание такого рода публикаций можно схематически передать на примере статьи, в марте 1932 г. опубликованной в журнале «Фронт науки и техники» и предвосхитившей многие элементы пропаганды, которая велась вплоть до открытия метро в мае 1935 г.

Представление читателям проекта строительства начиналось с указания на то, что Москва из «старого, неуклюжего города купцов» превратилась в динамичный социалистический индустриальный центр, нуждающийся в современном эффективном транспорте. Первые предложения строительства метро были сделаны еще до революции, но с нынешними планами у них столь же мало общего, как у «царского проклятого прошлого» с «социалистической современностью». Множество дореволюционных проектов лопнули, как мыльные пузыри, потому что их инициаторам не было дела до решения проблемы внутригородского сообщения в интересах населения, они думали только о своей прибыли. Эти проекты были символом зависимости России от иностранного капитала и господства капиталистов. Метро призвано было, прежде всего, служить классовым интересам купечества и облегчить доставку товаров в центр города. Поэтому во всех этих проектах имелось в виду соединение сети метро с пригородными железнодорожными линиями[54]. Ни один из проектов не был осуществлен, поскольку отдельные группы капиталистов на протяжении ряда лет боролись друг с другом[55]. Вопрос о строительстве метро впервые смогли решить большевики. Москва в этом плане по сравнению с другими столицами запоздала, но в техническом аспекте это опоздание дает преимущество, поскольку теперь можно строить самое современное и лучшее метро в мире, не оглядываясь на прошедший опыт. Москва является единственным городом в мире, где в 1932 г. взялись за новое строительство сети подземных линий. Метро является «одним из участков, где мы обгоним капиталистические страны»[56]. Московское метро, в отличие от метрополитена в капиталистических странах, ориентировано не на получение прибыли, а на всестороннее удовлетворение потребностей людей. Поэтому

---

[54] Эта интерпретация полемически искажена. В 1913–1914 гг. при отборе представленных проектов потребность в транспортировке товаров отнюдь не стояла на первом плане. Соединение с пригородными линиями призвано было облегчить пассажирское сообщение (см. Гл. I. 1).

[55] Кессель. 1932. С. 39–40. В другой пропагандистской версии упор делался на слабость дореволюционного городского самоуправления, для которого задача строительства метро оказалась явно не по силам (Лопатин. 1934. С. 8).

[56] Кессель. 1932. С. 41.

оно обещает максимум удобств и комфорта, даже если это требует более дорогостоящих технических решений, как, например, в отношении станций. Московское метро к тому же следует построить в возможно короткий срок[57].

Хотя срок завершения строительства в конечном итоге был перенесен, но достигнутые в 1934 г. высокие темпы работы использовались пропагандой в качестве доказательства дееспособности большевистских методов. Выпущенные в 1934–1935 гг. публикации с гордостью перечисляли гигантский объем работ, произведенных в течение считаных месяцев, прославляли «героизм» комсомольцев и прочих метростроевцев, полную «энтузиазма» помощь населения («Вся страна строит метро!»), целеустремленное руководство партии, а также отмечали множество сложных технических приемов, примененных в ходе строительства, некоторые из которых являлись новинками и в международной практике[58].

Пропаганда не ограничивалась печатной продукцией. Уже в 1932 г. по случаю празднования 1 мая на Театральной пл. была выставлена большая модель станции метро, освещенная прожекторами. Рядом располагались модель плотины Днепрогэса и громадный шарикоподшипник, свидетельствовавший об открытии Московского шарикоподшипникового завода[59]. На октябрьские праздники 1933 г. Театральная пл. вновь была предоставлена в распоряжение Метростроя для наглядной агитации[60]. В донесении германского посольства в Москве отмечалось, что трехуровневая деревянная модель, изображавшая срез станции метро, была «декоративным гвоздем» праздничного убранства города. Напротив была выставлена того же размера модель шлюза нового Беломоро-Балтийского канала с проходящим через него пароходом[61].

Повторно деревянная модель станции метро и шлюза канала были выставлены в Парке культуры и отдыха в феврале 1934 г. по случаю народных гуляний в связи с открытием XVII съезда партии. Кроме того, в парке была инсталлирована смотровая доска с информацией о метрополитене. Объяснения публике давал специальный техник[62].

---

57 Кессель. 1932. С. 41.

58 См., например: Лопатин. 1934. С. 41, 61, 79, 85–87, 88–107.

59 Deutsche Botschaft Moskau. Bericht über die Maifeiern, 3.5.1932. PA AA, Botschaft Moskau 68.

60 Абакумов. Приказ 516, 16 октября 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 171. Л. 142).

61 Deutsche Botschaft Moskau. Bericht, 14.11.1933. PA AA, R 83575.

62 Fischer. Soviet Journey. 1935. P. 110.

Метрополитен изображали и с помощью пантомимы: одна группа мимов представляла тоннель, другая с использованием вагонных окон – поезд метрополитена[63].

Декорации к первомайскому празднику 1934 г. вышли заметно скромнее, не в последнюю очередь потому, что значительные участки в центре города были заблокированы стройплощадками Метростроя. Тем не менее множество плакатов и транспарантов первомайских колонн были посвящены строительству метрополитена[64]. В 1935 г. уже не было необходимости прибегать к моделям станций метро, так как уже были готовы настоящие. Кроме того, по сравнению с прошлыми годами изменился стиль празднеств: вместо сооружения дорогостоящих моделей промышленных предприятий на площадях стали устраивать танцы и народные гуляния[65].

Выставки, посвященные метро, устраивались также независимо от политических поводов. В июле 1933 г. такая выставка была развернута в Сокольническом парке[66], другая в феврале 1934 г. открылась в краеведческом музее Московской области[67]. В январе 1935 г. Исторический музей выставил археологические находки, обнаруженные при строительстве метро[68].

В 1933–1935 гг. посещение строительных объектов метро входило в обязательную программу пребывания иностранных делегаций и почетных гостей столицы, их осматривали также советские высшие функционеры и деятели культуры. Из множества этих пропагандистских визитов стоит выделить некоторые: в июне 1934 г. на Метрострое побывали члены президиума Коминтерна[69], в октябре – капитан «Челюскина»[70], полномочный представитель США в Советском Союзе[71], в ноябре делегация американских профсоюзных

---

63 МГСПС. Записка о проведении праздника по случаю XVII партсъезда в Центральном парке культуры и отдыха, 31 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 9. Д. 3. Л. 75).

64 Deutsche Botschaft Moskau. Bericht, 3.5.1934. PA AA, Botschaft Moskau 68.

65 Idem. 6.5.1935 (Ibidem).

66 Рабочая Москва. 17 июля 1933. № 165. С. 4.

67 Там же. 18 февр. 1934. № 44. С. 4; Строительство Москвы. 1934. № 2. С. 31.

68 Комсомольская правда. 16 янв. 1935. № 14. С. 4.

69 Рабочая Москва. 11 июня 1934. № 136. С. 4.

70 Ледокол «Челюскин» в феврале 1934 г. по пути из Мурманска во Владивосток был затерт льдами и затонул. В ходе спасательной кампании, которая в течение несколько недель держала в напряжении всю страну, команда ледокола была вывезена на материк с помощью самолетов.

71 Рабочая Москва. 30 окт. 1934. № 254. С. 1.

деятелей[72], группа редакторов колхозных газет[73], в декабре делегация «шуцбундовцев», представителей организации австрийских рабочих[74].

Посещение метро входило даже в программу государственных визитов. Лорд – хранитель печати Энтони Иден 31 марта 1935 г. был на строительстве метро и вместе с наркомом иностранных дел Литвиновым, Булганиным и другими политиками совершил пробную поездку[75]. Через месяц принять участие в аналогичной поездке был приглашен весь представленный в Москве дипломатический корпус[76]. 13 мая 1935 г., за два дня до торжественного открытия, в Москву для подписания франко-советского договора о взаимопомощи прибыл министр иностранных дел Франции Пьер Лаваль. В тот же день он посетил Мавзолей Ленина и расположенную поблизости станцию метро «Охотный ряд», где его принимали заместитель наркома путей сообщения Постников, Ротерт и директор метро Петриковский[77].

Строительные объекты метро стали прямо-таки местом паломничества для просоветски настроенных иностранных литераторов, которые прибыли на Первый съезд советских писателей (17 августа – 1 сентября 1934 г.) или приезжали в Москву по другим поводам: в июне 1933 г. в шахту метро спускался чешский писатель Юлиус Фучик[78]. В июле 1934 г. с Ротертом встречался Герберт Уэллс, который за недостатком времени не смог посетить шахту[79]. Другими почетными гостями Московского метрополитена стали писатели Ромен Роллан, Бертольд Брехт, Эрнст Оттвальт и Виланд Херцфельде[80]. Само собой разумеется, что свое уважение к

---

[72] Рабочая Москва. 10 ноября 1934. № 261. С. 4.

[73] Там же. 25 ноября 1934. № 274. С. 4.

[74] Там же. 22 декабря. 1934. № 296. С. 4. «Шуцбунд» (Schutzbund) являлся полувоенной организацией австрийских социал-демократов, восстание которых против авторитарного режима правительства Дилльфуса в феврале 1934 г. было потоплено в крови.

[75] Ударник Метростроя. 1 апр. 1935. № 74. С. 1; Eden. 1962. P. 196.

[76] Deutsche Botschaft Moskau an das Auswärtige Amt, 29.4.1935. PA AA, R 94567.

[77] Комсомольская правда. 14 мая 1935. № 109. С. 1.

[78] Федорова. 1981. С. 53. О Фучике подр. см. Гл. VII. 4В.

[79] Рабочая Москва. 28 июля 1934. № 175. С. 4; Пикуль. 1996. С. 35. Английский писатель-фантаст Герберт Джордж Уэллс (1866–1946) в своих произведениях выступал за социалистическое переустройство общества.

[80] Schlögel. 1992. S. 336; Ottwalt. 1934. S. 1382; Herzfelde. 1935. Romain Rolland (1866–1944), Bertolt Brecht (1898–1956), Ernst Ottwalt [настоящее имя – Ernst Gottwalt Nicolas] (1901–1943), Wieland Herzfelde [настоящее имя – Herzfeld] (1896–1988).

метростроевцам выражали во время визитов на стройку и советские писатели – Максим Горький, Демьян Бедный, Александр Безыменский и др.[81]

Б) Культ Сталина и Кагановича

Неотъемлемой частью пропаганды строительства Московского метро являлся культ задействованных в нем высших партийных вождей[82]. В первую очередь в прессе в 1934–1935 гг. или на собраниях стали постоянно раздаваться славословия по адресу Сталина, Кагановича и Хрущева. Сталин, чья роль в строительстве метро на самом деле была невелика, регулярно именовался «инициатором и вдохновителем метростроительства», поскольку якобы он лично из заботы о трудящихся дал решающий толчок строительству[83]. Одним из тех, кто раболепно создавал куль Сталина, являлся сам Каганович: «И на стройке метро, как и в строительстве в целом, мы ежедневно видели глаза товарища Сталина, его заботливое руководство возведением метро, которое обеспечило успех строительному проекту», – такие тирады раздавались из уст Кагановича в речи на пленуме городского комитета партии 28 декабря 1934 г.[84]

В текстах, касавшихся сооружения метро, в количественном отношении на переднем плане находился не Сталин, а Каганович, хотя это ничего не меняло в партийной иерархии. Каганович, как его описывали в многочисленных хвалебных речах, являлся миниатюрной копией самого Сталина[85]. Хрущева, который занимался повседневными мелочами и, разумеется, уделял метро больше времени, чем Каганович, также часто упоминали и хвалили, но без экстремальных перехлестов. В тот период он еще не входил в узкий круг высшего партийного руководства. Каганович же, напротив, являлся вторым человеком в партии после Сталина. На праздничных демонстрациях в те годы улицы украшались портретами Ленина,

---

[81] Schlögel. 1992. S. 336–337. О Горьком см. Гл. V. 4В, о Бедном и Безыменском – Гл. VII. 4В.

[82] О культе Сталина ср. Ennker. 1998. S. 151–182. Культ Сталина начался в 1929 г., по случаю 50-летия вождя, но сначала не получил развития из-за неустойчивого положения Сталина (расхождения с «правыми», Бухариным и др.), и был возобновлен в 1933 г. Самое позднее к XVII съезду партии (январь–февраль 1934 г.) Сталин был окончательно провозглашен «гениальным вождем» (ibid. S. 166–171).

[83] Ср., например: Сила большевистского руководства. 1934. С. 2.

[84] Там же. С. 1.

[85] Kuhlmann. 1996. S. 154.

Сталина и Кагановича, а метростроевцы несли изображения Сталина и Кагановича[86].

Культ личности отчетливо проступает и в стенограммах бесед с метростроевцами. Почти каждый из них считал долгом пропеть славу Кагановичу и в меньшей мере Хрущеву, как будто отвечая на поставленный вопрос: «Что из моего опыта я могу сказать положительного о Кагановиче и Хрущеве?» Каганович в этих описаниях предстает как движущая сила, «первый прораб» стройки, «первый архитектор Москвы и лучший художник метро»[87], он был в курсе всех дел, лично знал метростроевцев, всегда принимал единственно правильное решение, смешивался при каждом удобном случае с толпой рабочих и лично заботился об их нуждах, следил за мельчайшими деталями. Его речи являлись важными «документами», содержавшими важные указания, пробуждавшими энтузиазм и буквально придававшими силы. Типичными для многих метростроевцев, в том числе даже известных инженеров, служат следующие высказывания парторга Абакумова:

«И когда вспоминаешь историю строительства Московского метро, то нужно сказать, что все без исключения мероприятия исходили из Московского Комитета партии, именно лично от Л. М. Кагановича и Н. С. Хрущева, так как они знали буквально каждый метр производимых работ и знали, с чего нужно начинать и чем нужно кончить на том или другом участке. И нужно прямо сказать, что нет ни одного места в Московском метро, которое не видели бы своими глазами Л. М. Каганович и Н. С. Хрущев. И только благодаря непосредственному руководству Московского Комитета и личному руководству Л. М. Кагановича – как мы его называем, "лучшего ударника и главного инженера" – и Н. С. Хрущева грандиозный коллектив, работающий на постройке Московского метро, сумел быть единым, спаянным и шел по той большевистской дороге, по которой его вел Московский Комитет партии, Л. М. Каганович и Н. С. Хрущев.

Благодаря талантливому руководству Л. М. Кагановича работой партийных организаций шахт последние сумели превратить в боевой отряд коллектив, работающий на постройке, который был привлечен на эту работу со всех концов Советского Союза и в начале своей работы имел в своих рядах сырой человеческий материал. Из этого сырого человеческого материала не одна сотня людей переродились и стали сознательными и активными строителями социалистического общества.

---

[86] Ср.: Colton. 1995. P. 282 (иллюстрация). См. также иллюстрации в данной книге.

[87] Метро. Сборник. 1935. С. 80.

Под руководством инициатора и вдохновителя великих социалистических побед, учителя и вождя партии и трудящихся всего мира нашего родного великого Сталина, под руководством Московского Комитета партии во главе с талантливейшим и ближайшим соратником т. Сталина Л. М. Кагановичем мы успешно строили метро, залогом нашего успешного строительства являлись их указания и только именно их указания, за выполнение которых мы действительно по большевистски боролись в повседневной своей работе»[88].

Роль Кагановича в строительстве метро была аналогичным образом мистифицирована и мифологизирована, как и роль Сталина в общем социалистическом строительстве. Каганович представал в образе начальника, обладающего прямо-таки сверхчеловеческой работоспособностью, всемогущего и вездесущего. Постоянное присутствие на стройке и связь с народом в то же время отличали его от Сталина, который крайне редко появлялся на публике, жил в Кремле, недостижимый для остального народа, и представал перед людьми только в виде портретов на демонстрациях[89]. Если Каганович изображался пропагандой живым воплощением воли партии, то присутствие Сталина носило нематериальный, почти божественный характер[90].

Слова преклонения, которые руководители Метростроя в 1935 г. публично произносили по адресу партии, Сталина и Кагановича, звучали одновременно как самоотрицание и самоуничижение. Эти хвалебные песни создают впечатление, что, не вмешайся Каганович вовремя и не укажи верный путь, инженеры приняли бы совершенно неправильные технические решения:

«Успешному завершению первой очереди метро мы обязаны прежде всего гигантской организаторской и оперативной работе товарища Кагановича. Все сложнейшие технические проблемы решались под его непосредственным руководством. [...] [По поводу прокладки трассы на Арбате] поступил ряд предложений, но ни одно из них не решало проблему кардинально. Только личное вмешательство Л. М. Кагановича, на месте тщательно изучившего трассу, обеспечило блестящее разрешение проблемы. [...] Решение о трехсводчатой станции на Охотном ряду, станции, не имеющей прецедента в миро-

---

88 Стенограмма беседы с парторгом Абрамовым, шахта 9–9 бис, 24 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 77–78).

89 С 1934 г. больше не публиковались фотографии Сталина, он представал перед обществом лишь в виде живописного портрета или фототипического его воспроизведения. Тем самым пропаганда подчеркивала эпохальность и символизм этой личности (Ennker. 1998. S. 174).

90 Kuhlmann. 1996. S. 155–160.

вой практике, о трехсводчатой станции «Красные ворота», о комбинированном способе строительства с преобладанием закрытого метода, решение об оборудовании наклонных шахт эскалаторами вместо ранее предложенных лифтов, – все эти решения были проведены по предложению Лазаря Моисеевича Кагановича. [...] Он учил нас работать по-большевистски, по-сталински»[91].

Когда Кагановича после окончания первой очереди метро назначили наркомом путей сообщения, ведущие инженеры Метростроя послали ему, «вдохновителю и организатору победы на строительстве Московского метро, испытанному вождю московских большевиков и пролетариев», приветственный адрес, который заканчивался типичными для того времени здравицами:

«Да здравствует великая партия Ленина и Сталина!

Да здравствует гениальный продолжатель великого дела Ленина, наш смелый вождь и учитель товарищ СТАЛИН!

Да здравствует ближайший соратник великого Сталина, наш любимый руководитель и железный нарком Лазарь Моисеевич Каганович!»[92]

Среди стихов, написанных участниками литературных кружков на Метрострое, оказалось на удивление немного таких, где прославлялись бы политические вожди. Одним из исключений являлось стихотворение Григория Кострова «Песня о главном прорабе»[93]:

ПЕСНЯ О ГЛАВНОМ ПРОРАБЕ

Мы звали его по имени,
Мы знали его походку,
Мы звали его по отчеству, –
Товарищ, прораб и вождь.
Он был во главе бригады,
Впервые начавшей проходку,
Он первый шагнул к забою
Под грузный подземный дождь.
[...]
У Лазаря Моисеевича,
Товарища Кагановича,

---

[91] Сила большевистского руководства. 1934. С. 1–2.

[92] Опубликовано в: Метрострой. 1935. № 3.

[93] Григорий Костров. Песня о главном прорабе // Литературное творчество. 1935. Т. 2. С. 3. Всего в стихотворении было 12 строф. Оно опубликовано также в метростроевской газете: Ударник Метростроя. 6 марта 1935. № 535. С. 1.

У главного инженера,
Учились мы побеждать.
[...]
И первое наше спасибо
Тому, кто руками своими
Сквозь эти глубокие ночи
Тоннели умел направлять,
Тому, кто привел нас к победе,
Тому, чье любимое имя
Нетрудно за каждой мелочью,
За каждой деталью узнать.

Когда Каганович появлялся на шахте или выходил на сцену перед собранием, его всегда с воодушевлением встречали долгими аплодисментами. Представляется, что культ его личности, равно как и культ умершего Ленина, Сталина и других партийных бонз, был не только навязан сверху, но по крайней мере частично отвечал потребности самих рабочих и низовых функционеров. Со времени смерти Ленина понятие «вождь» в значении харизматический лидер прочно вошло в политическую культуру большевиков. Культ личности придавал системе олигархически-бюрократического господства дополнительный, харизматический компонент[94].

Системе нужны были конкретные личности, которые устанавливали прочные ценности, являлись примером или кому можно было поклоняться как культовым фигурам и держаться следом за ними. Одна идеология была слишком абстрактна, чтобы придать традиционно патриархальному российскому обществу новую ориентацию. Фигуры «отцов нации», кого следовало почитать, кто знал меру всех вещей, облегчали процесс приспособления к новым условиям многим из тех, кто лишился корней и утратил традиционные ценности в результате революции, уничтожения деревни и индустриализации.

В) Окончание строительных работ и подготовка церемонии открытия

Пропаганда метро достигла своего пика с окончанием строительных работ и подготовкой метрополитена к сдаче в эксплуатацию. С января 1935 г. «Рабочая Москва» регулярно помещала материалы о подготовке к пуску метро. 6 февраля 1935 г. в 11 часов утра делега-

[94] Ср.: Ennker. 1998. S. 159, 180.

ты подходившего к концу VII Всесоюзного съезда советов совершили поездку на метро. После группы метростроевцев, объехавших трассу в 4 часа утра[95], они стали первыми пассажирами нового метрополитена. На каждой станции делегаты выходили из вагонов, чтобы осмотреться. «Хозяева страны в поездах метро» – под таким заголовком выездная редакция «Комсомольской правды» выпустила специальный номер газеты, розданный делегатам съезда[96].

Вечером 6 февраля 1935 г., когда Калинин открыл заключительное заседание съезда советов, в зале заседаний появилась делегация метростроевцев в количестве 250 человек. Они явились в рабочей спецодежде, с включенными шахтерскими лампами на груди, неся гигантский кумачовый транспарант с портретом Сталина, за ним портрет Кагановича и транспарант с лозунгом «Метро есть!» Депутация была встречена делегатами съезда громовыми аплодисментами и овациями. Парторг Метростроя Осипов и главный инженер Ломов выступили с речами, неоднократно прерываемыми аплодисментами, в которых рассказали о проблемах строительства и восхваляли Сталина и Кагановича. Затем депутация покинула зал, и съезд перешел к рассмотрению повестки дня[97]. После завершения съезда делегаты, которые не смогли принять участие в дневной поездке, собрались в 11 часов вечера на станции «Крымская пл. » и на нескольких поездах отправились в Сокольники, оттуда проехали обратно, через ответвление на Арбатском радиусе добрались до Смоленской пл. и, наконец, вернулись опять в центр, где у станции «Охотный ряд» их ожидали автобусы[98]. В каждом вагоне служащие метрополитена давали пояс-

---

[95] Федорова. 1981. С. 101. Каганович, Хрущев и другие функционеры предприняли пробную поездку 5 февраля 1935 г. (Рабочая Москва. 6 февр. 1935. № 31. С. 3).

[96] Комсомольская правда. 8 февр. 1935. № 32. С. 4.

[97] Ударник Метростроя. 8 февр. 1935. № 31. С. 1; Стенограмма заседания VII Всесоюзного съезда советов, вечернее заседание 6 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-3316. Оп. 7. Д. 27. Л. 1–25).

[98] В советской литературе история появления метростроевцев на съезде советов и поездка делегатов на метро описывалась в пафосных тонах: «6 февраля 1935 г. VII Съезд советов завершает свою работу. Делегация метростроевцев в рабочих спецовках появляется в зале заседаний, включает зеленый сигнал и рапортует: "Метро есть!" Ночью 2500 делегатов съезда проезжают в качестве первых пассажиров метро в первых восьми поездах» (Пономаренко. 1967. С. 19; почти дословно повторяет изложение Федорова, 1981. С. 101). Между тем о включении зеленого сигнала и рапорте не упоминается в источниках, которые детально описывают эту сцену. Во всяком случае, акция метростроевцев отнюдь не носила спонтанный характер, как это может показаться на первый взгляд, решение о ее проведении было принято за два дня до этого Московским горкомом партии (Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 28, 4 февраля 1935 г. // РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 21. Д. 3050. Л. 37–38).

нения. На станциях поезда встречали функционеры и кинооператоры. Присутствовали также Хрущев и Булганин[99].

Чрез два дня в московских газетах можно было прочесть взволнованные отзывы делегатов о впечатлениях от поездки[100]. В середине февраля метро показали и делегатам заседавшего в Москве съезда колхозников, и по этому поводу в прессе с пафосом писали, как восхитило собравшихся со всего Советского Союза колхозников чудо-метро, которое, подчеркивалось с гордостью, принадлежит всем им[101].

После паузы в несколько недель, связанной с работой правительственной комиссии по приему технических сооружений метро, когда к поездке выборочно допускались только политики и гости государственного ранга[102], 19 апреля 1935 г. начались пассажирские перевозки особого рода: до дня официального открытия 15 мая 1935 г. около 500 тыс. ударников получили возможность совершить ознакомительные поездки на метро вместе со своими семьями[103]. До поздней ночи[104] любопытствующие стояли в длинных очередях у станций метро, чтобы раздобыть билет[105]. Такое «предварительное открытие» было одобрено правительственной комиссией, чтобы избежать чрезмерного наплыва публики в день официального пуска[106]. 21 апреля 1935 г. были приглашены иностранные военные атташе[107], вечером 22 апреля в поезде метро проехались Сталин, Молотов, Каганович и Орджоникидзе[108], три дня спустя в ознакомительную поездку при-

---

[99] Deutsche Zentralzeitung, 8.2.1935. S. 4; Комсомольская правда. 8 февр. 1935. № 32. С. 4.

[100] Рабочая Москва. 8 февр. 1935. № 32. С. 3.

[101] Там же. 17 февр. 1935. № 40. С. 3; Комсомольская правда. 18 февр. 1935. № 41. С. 3.

[102] 31 марта 1935 г. пробную поездку на Московском метро совершил лорд – хранитель печати Иден, в начале апреля – Сталин (причем его поезд застрял в тоннеле) // Ударник Метростроя. 1 апр. 1935. № 74. С. 1; Гинзбург. 1986. С. 151–152. См. также: Гл. II. 2Г.

[103] Рубанович. 1936. С. 27.

[104] New York Times. 24.4.1935. P. 1. Цит. по: Wolf. 1994. P. 323.

[105] Ударник Метростроя. 22 апр. 1935. № 92. С. 1 (фотография).

[106] Краткий доклад правительственной комиссии о приеме метро, б/д [март 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 17. Л. 4).

[107] Ударник Метростроя. 22 апр. 1935. № 92. С. 1.

[108] Рабочая Москва. 23 апр. 1935. № 94. С. 1. Поездка состоялась по просьбе дочери Сталина Светланы и не была подготовлена. Сталин внезапно явился с членами семьи и функционерами на станцию «Крымская пл.», хотя еще в полном разгаре были ознакомительные поездки метростроевцев. Один вагон прибывшего поезда, битком набитый людьми, был освобожден от пассажиров, Сталин с сопровождающими проехал всю трассу, выходя на отдельных станциях для экскурсии. Повсюду, где узнавали

гласили членов дипломатического корпуса[109]. 1 и 2 мая движение поездов было остановлено, в связи с чем все станции были открыты для желающих познакомиться с их архитектурным убранством[110]. В последующие дни на экскурсию в метро направлялись учащиеся московских школ[111].

В течение трех недель перед открытием метро было главной темой разговоров в Москве[112]. В кинотеатрах с конца апреля демонстрировался документальный фильм «Есть метро!»[113] Помимо того из печати вышло несколько книг о метро[114]. Газеты были полны взволнованными письмами рабочих, сообщениями о «митингах» на московских заводах, проводимых по случаю предстоящего открытия метро, и стихами. «Миллионы трудящихся гордятся своим метро» – так была озаглавлена передовица «Рабочей Москвы», другой материал вышел под шапкой «Гордость нашей родины»[115]. Завершение строительства метро оценивалось как «громадная победа на фронте индустриализации, громадная победа всей нашей общей политики», как об этом можно было прочесть в передовице «Немецкой центральной газеты»[116]:

«Страна построила метро. Партия, правительство, комсомол, коллектив каждого предприятия построили метро. [...] Наше метро построено не только с колоссальным напряжением и отвагой, но и с колоссальной радостью и любовью. [...] Работа была тяжела, но прекрасна. Каждый в отдельности знал: метро строится не для какой-нибудь акционерной компании, не для капиталистов, которые бы хотели на этом заработать, а для того, чтобы сделать удобней и красивей жизнь рабочих нашей красной столицы. [...] Наше метро самое красивое в мире и потому, что оно построено для красивейших людей, для трудящихся Советского Союза. [...] Великолепно Московское метро, сооруженное по инициативе тов. Сталина и под непосредственным

высокого гостя, раздавались крики «ура» (Дневник М. А. Сванидзе, запись 29 апреля 1935 г. // Иосиф Сталин в объятиях семьи. 1993. С. 173–175).

109 Deutsche Botschaft Moskau an das Auswärtige Amt, 29.4.1935. PA AA, R 94567.

110 Рабочая Москва. 4 мая 1935. № 101. С. 4.

111 Там же. 8 мая 1935. № 104. С. 4; 9 мая 1935. № 105. С. 1.

112 New York Times. 28.4.1935. P. 5. Цит. по: Wolf. 1994. P. 323.

113 Рабочая Москва. 27 апр. 1935. № 97. С. 2. См. Гл. VII. 4B.

114 Рассказы строителей метро. 1935; Каганович. Последний этап. 1935; Метро. Сборник. 1935; Московский метрополитен. Сборник документов. 1935; Морган. Московский метрополитен – лучший в мире. 1935. Сборник «Как мы строили метро» вышел из печати в июне 1935 г.

115 Рабочая Москва. 28 апр. 1935. № 98. С. 1.

116 Deutsche Zentralzeitung. 28.4.1935. S. 1.

руководством тов. Кагановича. Великолепна жизнь, навстречу которой мы идем».

За два дня до открытия на метростроевцев обрушился настоящий поток наград: 37 человек получили орден Ленина[117], 13 – орден «Красной звезды»[118], 32 – орден «Красного знамени»[119]. 168 начальников шахт и дистанций, архитекторов, инженеров, партийных и комсомольских секретарей, бригадиров и ударников были отмечены Почетными грамотами ЦИК СССР[120]. Номера «Рабочей Москвы» и «Комсомольской правды» от 14 и 15 мая 1935 г. были целиком посвящены открытию метро. Они публиковали среди прочего описания станций, статьи Ротерта и Старостина о ходе строительства и роли Кагановича, высказывания московских рабочих, обзор иностранной прессы о реакции за рубежом, разъяснения архитектора Колли об архитектуре метро, отзывы иностранных инженеров, интервью с Ротертом о дальнейших перспективах метростроительства[121].

14 мая 1935 г. в Колонном зале Дома союзов состоялось официальное торжественное заседание, открывшее трехдневные празднества по случаю пуска метро[122]. На заседании присутствовала вся партийная верхушка, включая Сталина[123]. Это было первое публичное выступление Сталина перед широкой публикой и его первая речь, которую снимали на кинопленку и передавали по радио. Сталин волновался и говорил с сильным грузинским акцентом[124]. Речь его была короткой и наполнена юмором. По сути он ограничился выражением благодарности метростроевцам и наградил Московскую организацию ВЛКСМ орденом Ленина[125].

Булганин в своей речи говорил о «сущности нашей победы» и возвестил, что по желанию метростроевцев правительство постановило

---

[117] В том числе Хрущев, Старостин, Шаширин, руководство Метростроя за исключением Ротерта, который был уже ранее награжден орденом Ленина, многие начальники шахт и дистанций, отдельные бригадиры и ударники.

[118] Ротерт, Булганин, многие начальники шахт и дистанций и их заместители, бригадиры, ударники.

[119] Начальники шахт и дистанций и их заместители, бригадиры, ударники.

[120] Рабочая Москва. 14 мая 1935. № 109. С. 1; Метрострой. 1935. № 5–6. С. 13–17.

[121] Рабочая Москва. 14 мая 1935. № 109. С. 1–7.

[122] Федорова. 1981. С. 102.

[123] Deutsche Zentralzeitung. 15.5.1935. S. 1.

[124] Воспоминания инженера Н. С. Николаева (НА 138/2. Л. 158); The Times. 16.5.1935. P. 15 (цит. по: Wolf. 1994. P. 326).

[125] Сталин: Речь на торжественном заседании. 1935. С. 1; Торжественное заседание. 1935. С. 11–13.

присвоить Московскому метрополитену имя Кагановича[126]. Ротерт в своем докладе остановился на строительных работах[127], делегации московских предприятий поднялись на сцену, чтобы славословить Сталина. Множество функционеров и рабочих послали приветственные телеграммы Сталину, Кагановичу, Калинину, Молотову и Орджоникидзе[128]. На заседание были приглашены также иностранные эксперты, за исключением немцев, которые в 1932 г. рассматривали технический проект. Наравне с советскими экспертами Булганин приветствовал их как почетных гостей, выразив благодарность за поддержку проекта[129]. Заседание завершилось демонстрацией документального фильма «Есть метро!», выступлениями симфонического оркестра, певцов и актеров[130]. На улицах и площадях Москвы собрались тысячи людей, чтобы послушать трансляцию праздника по репродукторам[131].

Апогеем торжеств стало выступление Кагановича. Его появление на сцене было искусно разыграно: не дав Кагановичу слова, Булганин приступил к церемонии окончания заседания. Публика в ответ на это стала скандировать имя Кагановича, пока тот не поднялся на трибуну под гром аплодисментов[132]. В своей речи «Победа метро есть победа социализма» Каганович сравнил капиталистическую и социалистическую системы. Сооружением метрополитена, по его словам, большевики доказали, что могут противопоставить капитализму нечто более ценное:

«Буржуазия представляет нас, большевиков, варварами, разрушителями культуры. Эта ложь наших врагов окончательно разоблачена.

Напротив, мы боремся против унижения, против варварства империализма, мы боремся за новую культуру, за новый труд, за нового

---

[126] Стенограмма объединенного заседания Пленума МК и МГК ВКП(б), Моссовета, МК и МГК ВЛКСМ, МОСПС, 14 мая 1935 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 112. Л. 6). Первоначально ходили слухи, что метростроевцы хотят назвать метро именем Сталина. Сталин, как следует из его письма Старостину от 4 февраля 1935 г., был «решительно против» и настоял на присвоении метро имени Кагановича. Каганович протестовал против этого в ЦК ВКП(б), на что Сталин «попросил» коллектив Метростроя не обращать внимания на протесты Кагановича (Каганович. 1996. С. 440. Письмо Сталина опубликовано здесь на с. 527).

[127] Стенограмма объединенного заседания, 14 мая 1935 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 112. Л. 12–14).

[128] Там же. Л. 15–24.

[129] Там же. Л. 25–26.

[130] Федорова. 1981. С. 102.

[131] Deutsche Zentralzeitung. 16.5.1935. S. 1.

[132] Торжественное заседание. 1935. С. 9.

человека, за действительно светлую, прекрасную жизнь наших людей. [...][133]

На примере наших крупных новостроек – Днепростроя, Магнитостроя, Кузбасса, Метростроя и сотен других – очевидно, что новый правящий класс, класс пролетариев, уже перестал быть грязным и некультурным [...][134].

Наш метрополитен – не только практическая, но и принципиальная победа социалистического строительства. В тот момент, когда появились социалисты, буржуазия пугала мелкую буржуазию и часть рабочих тем, что социализм – это казарма, что социализм всех стрижет под одну гребенку, все носят одинаковую одежду, строят дома казарменного типа, живут однообразной жизнью. [...]

Взгляните на наше метро. В чем состоит его особенность? Особенность его заключается в том, что в других странах метро строилось главным образом для извлечения прибыли, мы же построили его только для того, чтобы облегчить передвижение трудящимся нашей пролетарской столицы.

Линии метро в капиталистических городах строятся темными, однообразными, унылыми. Человек идет с работы усталым, спускается вниз, на темные, как склеп, станции, садится в подземный поезд и чувствует, что не отдохнул, а еще больше устал.

У нас другое общество и другая структура. [...] Социалистическое государство может позволить себе архитектурное сооружение, которое стоит дороже, но зато обеспечивает населению удобство, лучшее самочувствие, художественное удовольствие. Мы хотим, чтобы это сооружение, которое больше, чем любой другой дворец или театр, обслуживало миллионы людей, чтобы это сооружение окрыляло людей, облегчало их жизнь, давало им возможность передохнуть и доставляло радость.

Наш рабочий, едущий на метро, должен чувствовать себя бодро и радостно, зная, что он работает на себя, что каждый болт здесь – это болт социализма. [...]

Поэтому, товарищи, мы построили такое метро, где человек, очутившись на станции, чувствовал бы себя, как во дворце. И дворцы нашего метро отнюдь не однообразны. У каждой станции свое лицо. Где же здесь, господа буржуа, казармы, разрушение личности, творческого начала, искусства? Напротив, в метро мы видим гигантское

---

[133] Торжественное заседание. 1935. С. 15.

[134] Там же. С. 18–19.

развитие творчества, расцвет архитектуры. [...] Каждый из этих дворцов освещает пламя, пламя продвигающегося вперед победоносного социализма»[135].

Через день, 15 мая 1935 г., в 5 часов утра первые пассажиры собрались у вестибюлей станций. В 6:45 образовались уже очереди из желающих попасть в метро. В дело вмешалась милиция, одетая в парадную форму, в начищенных до блеска сапогах и белых перчатках, распределив толпу на несколько рядов. В 6:50[136] двери станций открылись и люди ринулись к кассам. Предвидя ажиотаж, заранее приготовили 10 млн проездных билетов[137]. В 7 часов поезда отправились с конечных станций. Многие пришли в праздничной одежде, некоторые со всеми чадами и домочадцами. Днем очереди в кассы метро стали еще длиннее, а поезда шли все более переполненными[138]. В первый свой рабочий день метрополитен перевез 350 тыс. пассажиров[139]. Из одного из поездов была организована трансляция по радио бесед с пассажирами[140]. Над городом кружил громадный агитационный самолет «Максим Горький»[141]. На улицах и площадях Москвы царило праздничное настроение, вечером на улицах было столь оживленно, как бывало только в канун революционных праздников. В репродукторах звучала музыка, после обеда по городу прошли колонны грузовиков с комсомольцами, устроившими парадный марш перед зданием Моссовета[142].

На третий день празднеств были сформированы колонны демонстрантов, которые целый день проходили вдоль по ул. Горького (Тверской) и мимо Моссовета[143]. Это были пестрые демонстрации, с музыкальными ансамблями, транспарантами, техническими моделями, портретами Сталина, Кагановича и Молотова. На балконе

---

135 Торжественное заседание. 1935. С. 22–23.

136 Комсомольская правда. 16 мая 1935. № 111. С. 1.

137 Там же. 15 мая 1935. № 110. С. 4. Из источников не вполне ясно, как долго в метро продавали входные билеты. Речь здесь может идти только о промежуточном решении, так как с самого начала предусматривалось по американскому образцу установить турникеты, в которые и опускать монеты в качестве платы за проезд (см. Приложение III).

138 Deutsche Zentralzeitung. 16.5.1935. S. 1.

139 Рабочая Москва. 16 мая 1935. № 111. С. 1.

140 Комсомольская правда. 15 мая 1935. № 110. С. 4.

141 Речь здесь идет о последнем агитационном полете этого аэроплана, разбившегося через несколько дней близ московского аэродрома Тушино (Комсомольская правда. 20 мая 1935. № 114. С. 1).

142 Deutsche Zentralzeitung. 16.5.1935. S. 1.

143 Deutsche Zentralzeitung. 17.5.1935. S. 1.

Моссовета время от времени появлялись Хрущев, Булганин и Старостин, чтобы выслушать приветствия демонстрантов[144].

Манифестации начались в 7 часов утра, когда рабочие многих заводов, прямо после окончания ночной смены, потянулись в направлении Моссовета. То была, как писала «Рабочая Москва», демонстрация победителей: каждая из маршевых колонн внесла свой вклад в строительство метро. На одном из транспарантов было написано «Метро есть победа социалистической индустрии», на другом – «Без шарикоподшипника метро не поедет». Гордо и самоуверенно, вполне в духе провозглашенной Сталиным генеральной линии на воспитание советского патриотизма, – и лишь в малом соответствии с действительностью – газетные комментарии подчеркивали, что все необходимое для метро было реализовано отечественными средствами: проходка велась советским щитом, вагоны, эскалаторы, электрооборудование – все это изготовили на советских заводах. «Страна Советов стала мощным индустриальным и культурным государством. Метро является точным индикатором нашей технической культуры, нашей способности строить», – подводился пропагандистский итог[145].

3. Привлечение к строительству горожан и предприятий Москвы

А) Субботники

Одним из центральных мифов, заботливо лелеемых советской пропагандой метростроительства, являются субботники на строительных объектах метро, в которых приняло участие множество москвичей. «Вся Москва строит метро» – под этим лозунгом, придававшим стройке особое, «социалистическое», звучание, жители города привлекались на субботники. Эти субботники с присущей им мобилизацией масс и иррациональной организацией служат весьма симптоматичным и показательным феноменом для понимания сущности сталинской системы хозяйствования.

Идея субботника, т. е. добровольного неоплачиваемого труда в выходной день, возникла в годы гражданской войны. Первые субботники прошли в 1919 г. в Петрограде по призыву Ленина. Само понятие субботника, в основе которого лежит слово «суббота», также восходит к Ленину, который считал добровольный труд

---

144 Рабочая Москва. 17 мая 1935. № 112. С. 1.

145 Там же.

фактическим предвестником коммунизма[146]. На Метрострое в 1932–1933 гг. прошло несколько относительно небольших субботников, как, например, в апреле 1932 г. комсомольский субботник на 5-м участке в Сокольниках[147] и 24 сентября 1933 г. с 6 тыс. участников, инициированный бывшими красноармейцами и партизанами гражданской войны Сталинского района. Их поддержали и рабочие ведущих предприятий района[148].

По призыву Московской парторганизации с начала 1934 г. субботники приняли массовый характер. Толчок дала речь Кагановича от 29 декабря 1933 г., в которой он потребовал, чтобы каждое предприятие Москвы оказало помощь Метрострою и чтобы немедленно приступили к организации субботников под лозунгом «Вся Москва строит метро». В принятом в тот же день постановлении Московского комитета партии и Моссовета рабочих московских предприятий призвали принять участие в субботниках. «Вся пролетарская Москва должна активно участвовать в строительстве метро» – таков был девиз текущего момента[149].

8 января 1934 г. комиссия Московского комитета партии приняла решение обязать все предприятия города взять шефство над шахтой или дистанцией Метростроя, отработав там определенное количество рабочих дней в форме субботников[150]. Уже 9 января 1934 г. «Рабочая Москва» сообщила о первых собраниях рабочих московских заводов, на которых трудовые коллективы принимали на себя обязательство провести субботники на строительстве метро[151].

В последующие дни решения провести субботники приняли не только заводские рабочие: коллектив Большого театра объявил о проведении двух бесплатных концертов для метростроевцев, а сотрудники клиники Гельмгольца обязались обслуживать метростроевцев без очереди[152]. 27 января 1934 г. тысячи женщин явились в один из барачных поселков Метростроя, устроив генеральную уборку жилищ рабочих. Холостякам даже заштопали носки[153]. На Электрозаводе

[146] Ворожейкин. 1984. С. 22–25.

[147] Бюро партячейки, комсомольский и профсоюзный комитет 5-го участка Метростроя. Протокол, 13 апреля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 30. Л. 20).

[148] Абакумов. Приказ 440, 22 сентября 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 46. Л. 57–58); Рабочая Москва. 27 сент. 1933. № 225. С. 4.

[149] Каганович. Первая очередь. 1933. С. 4, 8.

[150] Комиссия МК ВКП(б) по подбору рабочей силы для Метростроя. Протокол, 8 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 719. Оп. 9. Д. 20. Л. 1).

[151] Рабочая Москва. 9 янв. 1934. № 8. С. 1, 4.

[152] Там же. № 9. 10 янв. 1934 г.

[153] Вечерняя Москва. 28 янв. 1934. № 24. Цит. по: Полетаев. 1953. С. 39.

придумали нечто необычное, чтобы привлечь рабочих на субботник, а именно выпустили заем поддержки метро. Подписавшийся на заем обязывался отработать на строительстве метро определенное количество дней и благодаря этому получал право проехать на метрополитене в числе первых пассажиров[154].

Городской совет профсоюзов в конце января 1934 г. поручил районным советам составить планы по проведению ежедневных[155] «субботников» на Метрострое, согласовав их с райкомами партии. Руководство Метростроя отдало распоряжение представить план ежедневного использования двух смен участников этих субботников, снабдив их спецодеждой, продовольственным пайком и инструментом[156]. То, что эти пункты не были само собой разумеющимися, доказывают жалобы участников субботников, которых не пускали в столовую или использовали, по их мнению, на бессмысленных работах[157].

Руководство Метростроя в начале февраля 1934 г. указало начальникам шахт и дистанций на необходимость серьезного отношения к субботникам и улучшения их подготовки, чтобы избежать впредь ситуаций, когда добровольцы слоняются по стройке без дела или их посылают с одного объекта на другой. Следовало теперь назначать уполномоченных по проведению субботников, установить контакт с районными советами профсоюзов и разрабатывать на декаду точный план использования добровольной рабочей силы[158].

В начале марта 1934 г. Ротерт констатировал, что лозунг «Вся Москва строит метро» имеет большой резонанс среди москвичей, однако на шахтах и дистанциях неправильно используется потенциал субботников. Хотя участники субботников внесли существенный вклад в погрузочно-разгрузочные работы, подготовку бетона, транспортировку вынутого грунта и очищение стройплощадок от мусора, но производительность труда при этом была на чрезвычайно низком уровне. Положение с организацией труда, распределением участников субботников по стройплощадкам, снабжением спецодеждой и ин-

---

154 Рабочая Москва. 26 янв. 1934. № 22. С. 4.

155 Ежедневные «субботники» были возможны при непрерывной рабочей неделе, когда в каждый из дней недели часть трудового коллектива была свободна от работы.

156 Президиум МГСПС. Протокол, 29 января 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 9. Д. 3. Л. 99–100).

157 Ср. письмо студента Данилина в Моссовет с жалобой, б/д [январь 1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 151. Л. 9).

158 Заместитель начальника Метростроя Айнгорн. Приказ 78, 2 февраля 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 17. Л. 97).

струментом – «ужасно». Ротерт назначил премии за лучшую организацию субботников[159].

С марта 1934 г. субботники стали проводиться планомерно и в возросшем масштабе. 24 марта 1934 г. прошел первый и одновременно самый крупный общемосковский субботник на Метрострое, по случаю которого поэт Александр Безыменский даже написал песню[160]:

ПЕСНЯ МОСКВЫ НА СУББОТНИКЕ МЕТРО
На земле и под землею
Песня звонкая слышна.
На субботник Метростроя
Всю Москву ведет она.
Точный срок ...
... недалек!
Нам лениться ...
... не годится!
Пролетарская столица
Свой метро закончит в срок.

885 тыс. человек, т. е. существенно больше, чем весь тогдашний трудовой коллектив Метростроя, «с праздничным и боевым настроением», как писала газета «Вечерняя Москва», маршировали на стройплощадки[161]. Среди участников субботника были и Хрущев с Кагановичем[162]. В последующие дни на Метрострое поочередно трудилось 30, 40 и 35 тыс. добровольцев. Всего к середине апреля 1934 г. в субботниках на строительстве метро приняли участие около 500 тыс. москвичей[163].

Эти цифры не должны вводить в заблуждение относительно того, что субботники были спонтанной инициативой москвичей. На самом деле речь шла о четко спланированных и организованных акциях. Московское партийное руководство назначило ответственными за

159 Ротерт. Приказ 151, 3 марта 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 117. Л. 176–178).

160 Безыменский А. Песня Москвы на субботнике метро // Ударник Метростроя. 24 марта 1934. № 69. С. 1. К песне, в которой всего было шесть строф, музыку написал Б. Халип, текст и ноты опубликованы в: Ударник Метростроя. 11 апр. 1934. № 84. С. 4.

161 Вечерняя Москва. 25 марта 1934. № 69. Цит. по: Полетаев 1953. С. 39; Рабочая Москва. 26 марта 1934. № 73. С. 2; Комсомольская правда. 26 марта 1934. № 72. С. 1 (в последних двух газетах упоминается о 80 тыс. участников субботника).

162 Рабочая Москва. 26 марта 1934. № 73. С. 2.

163 Полетаев. 1953. С. 39–40.

проведение субботников председателей советов профсоюзов и заместителей партийных секретарей отдельных районов Москвы. Таким способом было точно установлено, какое предприятие должно провести субботник на Метрострое, в какой выходной и с каким числом участников[164]. Исполнение плана по субботникам для предприятия являлось обязательным[165]. Если на субботник отправлялся коллектив завода, учреждения или воинской части, вряд ли кому-то удавалось избежать этой повинности. Ударники вдобавок обязаны были участвовать в субботниках дважды в месяц, чтобы не потерять свое звание[166]. Некоторые предприятия и учреждения оказывали ожесточенное сопротивление, отказываясь предоставлять затребованное количество рабочей силы. Секретарям райкомов партии стоило немалого труда заставить выполнить возложенные на них обязательства[167].

Хотя руководство Метростроя теперь было лучше подготовлено, крупные субботники все равно протекали хаотически. На один из них 24 марта 1934 г. вместо заявленных 63 тыс. чел. явилось 22 тыс., на другом непросто оказалось занять осмысленным трудом 10 тыс. людей, не имеющих представления о работе в тоннеле. Попытки направлять их на работу в шахтах[168] были обречены на провал. Рациональный выход нашли, используя участников субботников на погрузке и транспортировке поднятого наверх грунта и уборке территории шахт и дистанций от строительного мусора и всякой рухляди. Таким методом удалось высвободить часть кадровых рабочих Метростроя и перебросить их на работу в тоннеле[169]. В этом плане ряд инженеров оценивали субботники как весьма полезные[170].

Тем не менее не обходилось без множества неувязок. Планы использования рабочей силы оказались недостаточно проработанными, не хватало инструмента и спецодежды, и некоторые руководители

---

[164] Секретариат МК ВКП(б). Протокол 2, 13 марта 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 21. Д. 3055. Л. 41).

[165] Ср., например: Обзор обязательств проведения субботников предприятиями Краснопресненского района на шахте 7–8 в феврале–марте 1934 г. Утвержден президиумом РСПС 9 февраля 1934 г., согласован с райкомом ВКП(б). (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 327. Л. 56).

[166] Filtzer. 1986. P. 70.

[167] Стенограмма беседы с партийным секретарем Рыбаковым, шахта 31–32 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 64).

[168] Заместитель начальника Метростроя Айнгорн. Приказ 114, 14 февраля 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 17. Л. 141).

[169] Абакумов. Приказ 206, 22 марта 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 118. Л. 7–8).

[170] Стенограмма беседы с инженером Бутми, шахта 6 бис, 4 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 310. Л. 214); то же с инженером Винцинтини, шахта 19–20, 16 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 311. Л. 42).

видели в субботниках скорее бремя, чем облегчение, часто давая рабочим бессмысленные задания: на 7-й дистанции одна смена перетаскивала камни, а вторая возвращала их на прежнее место. На 3-й дистанции явившимся 400 рабочим-добровольцам дали незначительное задание и больше не обращали на них внимания, так что им пришлось 6 часов без дела околачиваться на стройплощадке[171]. В газетах начали печатать письма заводских рабочих с жалобами на плохую организацию труда[172]. 13 апреля 1934 г. Сталин распорядился отменить субботники, так как они оказались малоэффективны. В прессе по этому поводу ничего не сообщалось[173].

Далее, практиковались и такие ежедневные «субботники», когда рабочий помогал на стройке в свой свободный день или после окончания рабочей смены. Один британский профсоюзный лидер, несколько дней проработавший таким способом, сообщал, что, по свидетельству знакомого десятника, лишь немногие спонтанно отправлялись в строительный котлован и что первоначальный энтузиазм резко пошел на убыль. Первое время множество иностранцев являлось на стройку на помощь русским, но им нужно было только, чтобы их напечатали в газете[174]. Случалось, что для участия в «субботнике» на шахты присылали 10-летних «пионеров»[175], которые попросту играли здесь в снежки и лишь нервировали персонал, ответственный за технику безопасности[176].

Крупные субботники имели не столько практическое, сколько пропагандистское значение. Образ «социалистической стройки» с необходимостью дополняло представление о людях, стекавшихся сюда добровольно и «с энтузиазмом». Для социалистической пропаганды не так уж важен был тот факт, что субботники являлись не столько симптомом воодушевления масс, сколько способности партии подключить людей на реализацию своей программы. Гораздо важнее было то обстоятельство, что в них регулярно принимали участие видные деятели государства, как, например, Хрущев, Каганович, Куйбышев, Жданов, или даже известные спортсмены, а газеты подробно

---

[171] Стенограмма беседы с главным инженером Химухиным (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 45–46); то же с комсомолкой Моргуновой, шахта 36–37, 27 октября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 5).

[172] Рабочая Москва. 26 марта 1934. № 73. С. 2; 11 апр. 1934. № 87. С. 1.

[173] Хрущев и Булганин – Кагановичу, 14 апреля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 255. Л. 135–136).

[174] Brown. 1936. P. 200.

[175] «Пионерами» назывались члены детской организации комсомола.

[176] Стенограмма беседы с функционерами 3-й дистанции, 28 августа 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 274. Л. 55).

описывали, как эти высокие персоны с кайлом и отбойным молотком в руках образцово перевыполняли план[177].

При правильно организованном субботнике не обходилось без известной доли акционизма. Рабочие колонны с песней маршировали на стройплощадку, неся транспаранты с надписью «Сегодня мы работаем у наших подшефных»[178]. Части Красной армии, участвовавшие в субботнике, приводили с собой военно-духовые оркестры. Когда Каганович и Хрущев работали в шахте, оркестр исполнял военные марши. Впрочем, Каганович появился к тому моменту, когда до соединения шахт 7 и 8 оставалось пройти всего 80 см породы. Вместе с Хрущевым он лично преодолел последнюю перемычку[179]. Служащие Аэрофлота явились на стройку уже поделенными на бригады во главе с «комендантами», организовали «штаб», которому по телефону докладывали о текущих событиях на стройке, и за день выпускали по три «бюллетеня»[180]. «Рабочая Москва» писала о рабочем шарикоподшипникового завода с ампутированной ногой, который убедил допустить его в шахту, освоил работу с отбойным молотком и вскоре начал выполнять норму[181].

Б) Шефство

Призыв Кагановича подключить всю Москву к строительству метро имел также следствием установление шефских отношений московских предприятий и учреждений над шахтами и дистанциями. Шефство принадлежит к колоритным особенностям советской системы. Как элемент «пролетарской демократии», оно призвано было установить более тесную связь между государством и рабочими на предприятиях, создавая видимость пролетарского контроля над аппаратом. Шире всего были распространены шефские отношения между предприятиями и государственными учреждениями. Московский Электрозавод в 1929 г. первым установил шефство над Наркоматом финансов. За ним вскоре последовали другие предприятия, и к 1932 г. почти не осталось ведомств, у которых не было шефов в

---

[177] Ср., например: Комсомольская правда. 26 марта 1934. №72. С. 1; 8 апр. 1934. № 83. С. 4; Рабочая Москва. 26 марта 1934. № 73. С. 2; 14 апр. № 89. С. 2.

[178] Редакция «Истории метро». Рукопись «Метро строит вся Москва», б/д [1934] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 268. Л. 1).

[179] Там же. Л. 7–8.

[180] Стенограмма беседы с инженером Бутми, 5-я дистанция, 26 июня 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 274. Л. 23).

[181] Рабочая Москва. 27 марта 1934. № 74 (цит. по: Полетаев. 1953. С. 40).

лице фабрично-заводских коллективов. Шефство Электрозавода над Наркоматом финансов состояло в том, что в свободное время рабочие предприятия помогали Наркомату, содействовали «чистке» аппарата ведомства и вносили рационализаторские предложения[182].

В конце сентября 1933 г. райкомы партии и профсоюза Бауманского района решили придать расположенным на территории района шахтам и дистанциям Метростроя предприятия-шефы. Те обязаны были помогать в культурном обслуживании метростроевцев и улучшении условий их жизни, а также популяризировать идею метро среди собственных рабочих. К каждой шахте были приписаны пять заводов или учреждений[183]. В других районах заводы и фабрики еще раньше установили шефство над шахтами метро. К 1934 г. на шахте № 18 насчитывалось 26 шефов[184].

Система нескольких шефов проявила себя как неэффективная, так как дело часто ограничивалось декларациями о намерениях. В феврале 1934 г. со ссылкой на речь Кагановича и постановление Московского комитета партии от 29 декабря 1933 г. городской совет профсоюзов выпустил директиву о реорганизации шефской системы: отныне у шахты или другого объекта Метростроя должен был числиться один, но могущественный шеф. Поэтому на эту роль годились в первую очередь крупные предприятия. Они должны были поделиться своим опытом в организации труда, социалистическом соревновании, техническом нормировании и проведении культурного досуга рабочих[185].

Дополнительно горкомы профсоюзов взяли шефство над особо сложными сферами жизнедеятельности Метростроя: профсоюз работников столовых установил шефство над столовыми, профсоюз работников торговли и кооперативов – над кооперативными магазинами, профсоюз медиков – над медицинскими учреждениями, профсоюз печатников обязался выпускать на шахтах и дистанциях производственные газеты, профсоюз работников искусств взял на себя культурное обслуживание метростроевцев[186].

---

[182] Wien-Moskau. 1932. S. 14–15.

[183] Объединенный пленум Бауманского РК ВКП(б), районного совета и районного совета профсоюзов. Постановление, 28 сентября 1933 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 140. Л. 26); Секретариат Бауманского РК ВКП(б) и фракция президиума райсовета. Постановление, 26 октября 1933 г. (там же. Л. 22).

[184] Президиум МГСПС. Протокол, 15 декабря 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 718. Оп. 9. Д. 3. Л. 158).

[185] Там же.

[186] Там же.

Шефские обязанности исполнялись самыми различными способами, в зависимости от потребностей жизни: предприятия-шефы в срочном порядке предоставляли подшефным необходимые инструменты, приборы и стройматериалы, ремонтировали машины, командировали специалистов, помогавших при сложных монтажных работах или при организации труда и развертывании социалистического соревнования, посылали подготовленных бухгалтеров и учетчиков для приведения в порядок документации по фонду заработной платы, которая часто велась дилетантским образом, перемещали рабочих на постоянную работу на Метрострое, предоставляли финансовые средства для закупки кроватей и другого оборудования бараков, брали на себя заботу о детских садах, столовых и буфетах Метростроя или отправляли на субботники бригады по уборке мусора[187].

«В двадцатых числах апреля был организован массовый субботник за культурное и санитарное состояние в бараках. Работницы фабрики Молотова пришли в Метростроевский городок на Лужниках и подшефный им барак шахты 36–37; сами лично, не стесняясь, произвели генеральную чистку всех комнат, перетрясли все постели, промыли окна, стены, кровати, тумбочки, столы, стулья, смыли немало пыли и грязи, обтерли стены, вымели полы, принесли с собой занавески на окна, шторки, немало постельных принадлежностей, и, когда рабочие пришли со смены их шахт, они удивились резкой перемене обстановки в комнатах»[188].

В систему шефских связей включились и учреждения просвещения, культуры и науки. Уже летом 1933 г. Институт мировой экономики и мировой политики установил шефство над шахтой 47–48, направив туда агитаторов и основав кружок по изучению истории партии и марксизма-ленинизма[189]. Театры и кинотеатры Москвы устанавливали шефство над барачными поселками и шахтами Метростроя. Они устраивали здесь спектакли, проводили концерты и лекции, посылали актеров и певцов для выступлений в

---

[187] Стенограмма беседы с партийным секретарем Рыбаковым, шахта 31–32 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 65); то же с партийным секретарем Копейкиным, кессонная группа, 28 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 29–30); то же с партийным организатором Липманом, 3-я дистанция, 19 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 13); то же с инструктором Азановой, 6-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 341. Л. 5).

[188] То же с партийным секретарем Рыбаковым, шахта 31–32 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 65).

[189] То же с партийным секретарем Мозель, шахта 47–48, 17 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 305. Л. 62).

бараках и столовых и распространяли среди метростроевцев контрамарки[190].

В) Участие населения и восприятие стройки общественностью

Организованных сверху субботников и шефства недостаточно – вопреки утверждениям пропаганды – для того, чтобы составить представление об участии москвичей в строительстве метрополитена. Из того факта, что в субботниках приняло участие полмиллиона горожан, нельзя все же делать вывод, что среди москвичей господствовало общее воодушевление по поводу строительства метро. Ввиду отрицательной реакции, проявившейся в конце 1920-х гг. при обсуждении планов строительства[191], возникает вопрос, не была ли и после 1931 г. большая часть населения негативно настроена по отношению к проекту метро? Каждому, кто следил за ходом строительства, было ясно, что оно требует громадных расходов. Весьма спорно и то, что простым рабочим, жившим в примитивных условиях, очевидна была необходимость «подземных дворцов», как их гордо живописали газеты, даже если после решения Центрального комитета партии в июне 1931 г. принципиальная оппозиция метрополитену и не имела больше права на существование.

Источники по этому вопросу весьма скудны. Вероятно, в 1931 г. отношение к строительству метро изменилось в лучшую сторону по сравнению с 1928 г., так как метрополитен был включен в общую концепцию развития коммунального хозяйства, что обещало горожанам улучшение условий жизни. Тем не менее метростроевцы единодушно свидетельствовали, что на начальной стадии строительства общественность почти не уделяла внимания метро. «Когда в свое время мы начинали строительство Днепрогэса, – говорил Ротерт весной 1934 г., – то с первых шагов ощущали колоссальное общественное внимание. Та же картина была и при строительстве Магнитки. Но этого не наблюдалась, когда мы начали Метрострой»[192]. В 1931–1932 гг. метро в Москве никого не интересовало, напротив, повсюду

---

[190] Осипов, Марьяновский. 1935. С. 131; Стенограмма беседы с партийным секретарем Копейкиным, кессонная группа, 28 марта 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 36).

[191] Ср. Гл. I. 2В.

[192] Ротерт. Доклад на совещании писателей в редакции «Истории метро», б/д [май или июнь 1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 293).

чувствовалось сопротивление этой затее. Лишь в 1933–1934 гг. ситуация изменилась:

«Я иногда задаю себе вопрос, чем это объяснить? И думаю, что причиной этого послужили настроения, оставшиеся от дискуссии – нужен ли Москве метрополитен или он вообще не нужен. Было мнение, что метрополитен не нужен [...]. Разговоры о ненужности метро способствовали тому, что в начале строительства Московского метро было внимание со стороны Московского комитета, со стороны правительства, но заводы-смежники, массы недостаточно еще в то время помогали нам [...]. Сейчас мы наоборот чувствуем громаднейшее внимание к нашему делу [...]»[193].

Поначалу Метрострою с трудом удавалось «выбить» земельные участки в городе для постройки складов и вспомогательных предприятий, приходилось даже выдерживать долгие препирательства с подчиненными Моссовету службами по поводу разрешения на строительство жилых бараков и возведения заборов вокруг стройплощадок[194]. Геологические буровые работы вдоль трассы наталкивались на сопротивление домоуправлений, которые запрещали Метрострою складировать на улице инструменты и конструкции, а также перекрывали доступ к воде и электричеству. Милиция придиралась к метростроевцам по формальным поводам и часто штрафовала их за мелкие нарушения общественного порядка[195].

В 1932 г. вся Москва ненавидела метростроевцев, так как они перекрыли своими заборами все улицы и площади в центре, а вынутым грунтом загрязнили весь город, вспоминал один инженер, которому пришлось почти год ждать, пока он не сумел, наконец, раздобыть участок земли для опорного пункта своей строительной конторы[196]. «Люди полагали, что метро можно построить совершенно невидимо для жителей города», – суммировал он позицию коммунальных хозяйственников:

«Прибыв в Москву, я стал подыскивать подходящее место для опорного пункта моего строительного участка. Я нашел место у пл. Революции, отправился в Октябрьский райсовет и попросил передать мне этот участок. Мне ответили, что будут бороться до послед-

---

193 Ротерт. Доклад на совещании писателей в редакции «Истории метро», б/д [май или июнь 1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 295).

194 Там же. Л. 293.

195 Начальник треста Мосгеоразведка Канделаки – в Президиум Моссовета, 3 июля 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 155. Л. 1).

196 Стенограмма беседы с инженером Соколиным, начальником 2-й дистанции, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 102, 114).

ней капли крови, чтобы мне не достался участок в центре города. Мы не позволим строить заборы в центре столицы, сказали мне»[197].

В трамвае метростроевцев из-за грязной одежды обзывали «волосатиками»[198]. По выражениям, которым пришлось выслушать комсомольцам во время мобилизации 1933 г., можно представить, как относились горожане к строительству метро: на фабрике им. Калинина даже сами комсомольцы были убеждены, что на сооружении метро работают только заключенные и некультурные «волосатики»[199]. На другом предприятии велись разговоры, что на метро рабочих бьют так, что едва ли кто-нибудь останется в живых[200]. Некоторые коммунисты полагали, что перевод на строительство метро означает разжалование или понижение[201]. Жена одного откомандированного на метро коммуниста опасалась, что муж погибнет под землей[202]. Молодые девушки вспоминали, что родители резко отрицательно отнеслись к их решению пойти работать на метро[203].

В 1934 г. отношение москвичей к строительству метрополитена изменилось[204]. Пропаганда сумела убедить людей в том, что строительный замысел увенчается успехом. У других такое впечатление стало побочным эффектом от участия в субботниках, где множество москвичей своими глазами увидели сложные условия труда и достижения метростроевцев и внесли свою лепту в окончание строительства. Один метростроевец позднее рассказывал, что самым важным результатом субботников для него стало то, что горожане начали ценить труд метростроевцев. «Они работали плохо, но это нам было все

---

[197] ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 308. Л. 91.

[198] То же с комсомолкой Помяловой, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 145); то же с бригадиром Замулдиновым, шахта 10–11 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 85).

[199] То же с комсомольским секретарем Ширяевым, 3-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 307. Л. 24).

[200] То же с ударником Чертовым, 5-я дистанция, 26 июня 19034 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 274. Л. 33); то же с комсомолкой Никитиной, 7-я дистанция, 3 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 17. Л. 26).

[201] То же с партийным секретарем Ольховичем, шахта 7–8, 16 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 306. Л. 32).

[202] То же с коммунистом Захаровым, 8-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 315. Л. 119).

[203] То же с комсомолкой Лукьяновой, 1-я дистанция (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 304. Л. 35); то же с комсомолкой Помяловой, 8-я дистанция, 28 февраля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 344. Л. 51); Стенограмма совещания у Шаширина, 28 февраля 1935 г. Выступление комсомолки Ибрагимовой (там же. Л. 39).

[204] Стенограмма беседы с комсомольским секретарем Шаталовым, шахта 17, 9 мая 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 241. Л. 11).

равно; важно было то, что они наблюдали, как мы здесь работаем, в каких условиях», – так отзывался он об участниках субботников[205].

С завершением первой линии метро зимой 1934–1935 гг. лед в отношениях окончательно растаял. Москвичи действительно по собственному почину устремились на станции и вестибюли, чтобы подивиться чудо-транспорту. Даже крестьяне отдаленных областей, которым метро по большому счету никак не могло пригодиться, были полны гордости за содеянное и идентифицировали себя с этим успехом. Корреспондент газеты «New York Times» в Москве вскоре после открытия метро наблюдал за старым крестьянином, который опасливо садился в поезд метро, а перед подъемом на эскалаторе нерешительно переводил дух. Поднявшись на поверхность, он заявил озадаченному американцу: "Мы построили под землей прекрасную железную дорогу [...]. Мы, русские, построили самый лучший метрополитен, чем где бы то ни было в мире"»[206].

Количество пассажиров после ажиотажа первых дней резко пошло на убыль, потому что за проезд в метро была установлена высокая плата – 50 копеек. В день открытия 15 мая на метро проехало 350 тыс. человек, во второй половине мая в среднем за день метро перевозило 239 тыс. пассажиров, в июне – 139,1 тыс., в июле – 120,2 тыс. Лишь с введением в августе 1935 г. более выгодных проездных билетов количество пассажиров вновь понемногу стало расти. Средний уровень мая 1935 г. был перекрыт только в январе 1936 г.[207]

4. Привлечение ученых и деятелей культуры

А) Комитет научного содействия строительству метро

Когда весной 1932 г. стало ясно, что строительство метро оказалось более сложной задачей, чем Ротерт поначалу думал, и наметились противоречия в позициях специалистов по техническим вопросам, Ротерт приложил все усилия для того, чтобы заинтересовать проблемой строительства широкие научные круги и обеспечить более прочную основу для решения технических задач. 1 июня 1932 г. он выступил с докладом на заседании Всесоюзного научного инженерно-технического общества (ВСНИТО). По итогам высту-

---

[205] Стенограмма беседы с бригадиром Замулдиновым, шахта 10–11 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 301. Л. 85–86).

[206] Duranty. 1935. P. 337–338.

[207] Рубанович. 1936. С. 28.

пления ВСНИТО образовало Комитет научного содействия строительству метро[208].

В июле 1932 г. по итогам нового доклада Ротерта, перечислившего технические вопросы, в решении которых могли бы оказать помощь сторонние специалисты[209], состав Комитета был расширен. Экспертам, разбитым на отдельные группы, предстояло заняться решением намеченных Ротертом проблем[210]. Председателем Комитета стал авторитетный в научных кругах профессор А. Ф. Лолейт[211].

Первое заседание Комитета состоялось в феврале 1933 г. В апреле того же года Ротерт сделал сообщение о состоянии работ и вместе с другими членами разработал план работы Комитета[212]. Вскоре после этого, в июне 1933 г., Лолейт скончался. Новым главой Комитета стал заместитель наркома путей сообщения А. М. Постников. Комитет, заседавший два раза в месяц, создал бригады специалистов по отдельным проблемам, и эти бригады отчитывались на заседаниях об итогах своей работы. В совещаниях также регулярно участвовали ведущие инженеры Метростроя, иногда и специалисты городского коммунального хозяйства. Комитет занимался широким спектром технических вопросов, от облицовки тоннелей при щитовой проходке до способа строительства Арбатского радиуса, изолировочных работ в тоннелях, кессонных работ, наладки сигнального оборудования, сооружения наклонных шахт для эскалаторов и выяснения причин повреждения проезжей части улиц[213].

К декабрю 1933 г. в состав Комитета входило 6 академиков, 22 профессора и 43 дипломированных инженера. 17 бригад, объединявших 188 членов и 293 активистов-общественников, трудились над решением актуальных вопросов строительства[214]. К октябрю 1934 г. количество бригад возросло до 32, а число сотрудников, работавших на общественных началах, – до 1084. Среди них значилось 169 про-

---

208 Ротерт. Как будет строиться... 1932. С. 44.

209 Ротерт. Доклад о работе Комитета научного содействия строительству метро, 1 июля 1932 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 33. Л. 1–37).

210 Ротерт. Как будет строиться... 1932. С. 54.

211 Артур Федорович [Фердинандович] Лолейт (1868–1933) руководил в 1892–1911 гг. отделом железобетонных конструкций крупной строительной фирмы в Москве и являлся первым в России инженером, на практике применившим технологию железобетонного строительства (Некрасов. 1933. С. 63).

212 В комитете содействия. 1933. С. 58–62.

213 Краткий доклад о работе Комитета, август–декабрь 1933 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 88. Л. 1–5).

214 Там же. Л. 30.

фессоров[215]. Заместитель начальника проектного отдела Метростроя придавал работе Комитета большое значение[216].

Б) Редакция «История метро»

Параллельно со строительством развивался и другой проект, призванный описать историю сооружения метро. По численности непосредственных участников он не производил столь впечатляющего эффекта, как Комитет научного содействия, однако по уровню воздействия на широкие слои населения оказался гораздо более действен.

«История метро» началась с опубликованного в прессе в сентябре 1931 г. призыва Горького фиксировать достижения социалистического строительства первой пятилетки и писать историю крупных заводов и фабрик, которые уже были пущены в ход или еще находились в стадии строительства. Вслед за тем 10 октября 1931 г. ЦК ВКП(б) принял постановление о создании редакции, призванной выпустить ряд соответствующих книг[217].

Приоритетными при организации этого предприятия служили не научные или литературные интересы, а общественно-политические соображения: редакция «История фабрик и заводов» обязана была повысить активность масс, помочь им осознать в сравнении с прошлым достижения и приобщить к «социалистической культуре»[218].

Горькому удалось увлечь своей идеей таких известных литераторов, как А. Н. Толстой, М. М. Зощенко, И. А. Ильф и Е. П. Петров, В. Б. Шкловский, Б. А. Пильняк и Л. Л. Авербах[219]. С редакцией сотрудничали и многие видные советские историки, непосредственно

---

[215] Пленум секции «Метро» Моссовета. Постановление, 17 октября 1934 г. (ЦАГМ. Ф. 665. Оп. 1. Д. 126. Л. 3).

[216] Стенограмма беседы с инж. Шелюбским, заместителем начальника Метропроекта (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 96).

[217] Журавлев. 1997. С. 5.

[218] Там же. С. 5–6.

[219] О Толстом см. Гл. V. 4В, об Ильфе и Петрове – Гл. VII. 4В. Михаил Михайлович Зощенко (1895–1958) в 1920-х гг. был известен как писатель-сатирик. После Великой Отечественной войны его исключили из Союза писателей СССР. Только после смерти Сталина его произведения стали вновь публиковать. Виктор Борисович Шкловский (1893–1984) был прозаиком и литературоведом. Борис Андреевич Пильняк [настоящая фамилия Вогау] (1894–1937) [расстрелян] происходил из поволжских немцев, являлся одним из создателей советской «модернистской» прозы 1920-х гг. Леопольд Леопольдович Авербах (1903–1939) [расстрелян], советский литературный критик, в 1926–1932 гг. генеральный секретарь Ассоциации пролетарских писателей (РАПП) оказал заметное воздействие на советское теоретическое литературоведение.

в ее состав входили Н. Н. Попов и А. М. Панкратова. Политическое влияние выражалось уже в одном том факте, что среди членов редакции значились Каганович, Постышев, Андреев, Бухарин, Енукидзе, Стецкий, Косарев, Пятаков и Шверник[220]. Большинство из этих политиков не могло все же уделять много времени работе в редакции.

Ключевую позицию занимал Каганович. По его настоянию внутри общей редакции была создана еще политическая редакция в составе Горького, Кагановича и других функционеров. Руководителем политической редакции Каганович назначил писателя Л. Л. Авербаха. В последний раз главная редакция заседала 16 августа 1932 г. Впоследствии основные вопросы решали в политической редакции. Центральные редакционные комиссии были созданы при 26 предприятиях, и в течение 1933–1935 гг. они собирали материал и готовили рукописи по истории этих предприятий[221].

В декабре 1933 г. при Метрострое была образована редакция «История метро». Одновременно секретариат политической редакции «История фабрик и заводов» создал рабочую группу «История метро» во главе с Авербахом. Редакция при Метрострое обязывалась собирать материал, а рабочая группа должна была оказывать организационную и методическую помощь. Авербах набросал программу работ: источниковой базой должны были служить вечера воспоминаний, стенограммы бесед и написанные по заказу дневники. На шахтах и дистанциях следовало образовать «редакционные посты», бригаде писателей поручалось набрать «литературные кадры» из рядов метростроевцев[222].

Значительный отклик получил призыв к метростроевцам вести дневники. Молодой писатель Г. А. Медынский[223] в феврале 1934 г. разработал методические указания о том, как следует вести дневник, отпечатанные и распространенные среди заинтересованных рабочих. Ведению дневников способствовали также литературные кружки. В конце марта 1934 г. состоялась встреча рабочих, сотрудничавших в написании истории метро, с участниками литературных кружков. В ней приняло участие 143 человека, среди них 119 рабочих, 51 из которых вели свой дневник. Писатели Л. Н. Сейфуллина, В. П. Катаев,

---

[220] Журавлев. 1997. С. 4, 7.

[221] Там же. С. 40, 43, 61–67.

[222] Там же. С. 102–103.

[223] Григорий Александрович Медынский [настоящая фамилия Покровский] (1899–1987) написал несколько романов и в 1949 г. был удостоен Государственной премии СССР.

А. И. Безыменский и А. А. Сурков[224] давали рабочим советы. Медынский выступил с докладом «Дневники как источник и общекультурное явление», в котором остановился на общественно-политическом значении дневников: их ведение не просто служит интересам проекта «История метро», но должно стать для рабочих средством самовоспитания, самопроверки и ежедневного отчета о своих делах[225]. Если с дневниками редакция «История метро» достигла несомненного успеха, то со сбором других источников она заметно отстала. В апреле 1934 г., когда секретариат редакции «Истории фабрик и заводов» подготовил проспект книги, началась работа в архивах и стенографическая запись вечеров воспоминаний и бесед с метростроевцами.

Архивные разыскания вела бригада в составе 10–12 человек под руководством К. Н. Виноградова, который изучал историю и прежде работал учителем. Бригада работала преимущественно с архивами шахт и дистанций, а также руководства Метростроя, буквально переписав множество документов полностью или в выдержках. На основе этого материала редакция подготовила «Хронику Метростроя в постановлениях и приказах» и «Хронику строительства метро, составленную по архивным документам». Сотрудники редакции обследовали также государственные архивы и сняли копии с необходимых документов[226].

Весной 1934 г. на ряде шахт и дистанций были устроены редакционные «посты». Сотрудники этих «постов», как штатные, так и на общественных началах, агитировали рабочих вести дневники и писать мемуары, а также участвовать в вечерах воспоминаний. Они действовали в тесном контакте с литературными кружками[227].

Политическая редакция «Истории фабрик и заводов» и лично Горький были тем не менее недовольны, так как руководимая Авербахом рабочая группа «История метро» при центральной редакции не выполнила свою задачу. Авербаха в марте 1934 г. откомандировали в качестве партийного секретаря на один из уральских заводов[228], что ослабило рабочую группу и затянуло создание авторского коллектива.

---

[224] Лидия Николаевна Сейфуллина (1889–1954), Валентин Петрович Катаев (1897–1986), Алексей Александрович Сурков (1899–1983). О Безыменском см. Гл. VII. 4В.

[225] Журавлев. 1997. С. 103–104.

[226] Там же. С. 106–107.

[227] Там же. С. 108.

[228] Там же. С. 69.

К тому же о намерении издать книги о строительстве метро объявил целый ряд издательств, поскольку выдающаяся стройка привлекла внимание множества литераторов и издательств. Горький по этому поводу писал Кагановичу, что сомневается в целесообразности писать о Метрострое целый ряд одинаковых по сути книг. Необходимо сконцентрировать редакцию в одних руках[229].

Между тем, поскольку возникли конфликты как внутри редакции «История метро», так и с главной редакцией «История фабрик и заводов»[230], Горький и Каганович распорядились распустить редакцию по истории метро, передав ее функции главной редакции. В результате в августе 1934 г. при главной редакции была образована новая редакция «История метро», которая, впрочем, по составу участников почти совпадала с распущенной: новую редакцию возглавил генеральный секретарь комсомола Косарев, членами ее среди прочих значились парторг Старостин, журналист М. Е. Кольцов[231], редакторы газет «Правда» и «Комсомольская правда». Косарев часто наведывался на стройплощадки Метростроя и в июле 1934 г. призвал комсомольцев и ударников принять участие в написании метро:

«Создадим большевистскую “Историю метро”!

Товарищи метростроевцы! Каждый день вашей работы является героизмом. Разгорается борьба против трудностей проходки, бетонирования, монтажа. Проявляются замечательные примеры комсомольского энтузиазма и большевистской стойкости. Все это достойно отражения в книге «История метро».

[...]

К написанию книги привлечены крупнейшие писатели. Но без вашего массового содействия они не смогут подготовить книгу, достойную МЕТРОСТРОЯ. Основу книги составят живые свидетельства ударников-метростроевцев, их воспоминания, заметки, дневники. Авторы-рабочие и ударники, имеющие интересный материал, должны его записать и сдать для книги. [...] Вы должны помочь выпустить достойную вас книгу, книгу о вас самих»[232].

Призыв получил большой общественный резонанс. Рабочие в рамках социалистического соревнования брали обязательства под-

---

229 Журавлев. 1997. С. 109.

230 Редакция «История метро», Кулагин – Горькому, 14 июня 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 142. Л. 123–124); вырезка из «Литературной газеты», 22 июня 1934 г. (там же. Л. 124а).

231 Михаил Ефимович Кольцов [настоящая фамилия Фридлянд] (1898–1940), журналист, репрессирован, погиб в заключении.

232 Генеральный секретарь ЦК ВЛКСМ Косарев. Обращение к комсомольцам и ударникам Метростроя, 25 июля 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 217. Л. 1–2).

готовить тексты или собрать материал. На одном из собраний на шахте 30, состоявшемся 5 августа 1934 г., 500 рабочих обсуждали обращение Косарева и предложили ряд тем, которыми бы хотели заняться[233]. До августа 1935 г. 52 метростроевца подготовили 201 рукопись самого разного жанра. 199 вели преимущественно дневники. Всего в работе над «Историей метро» приняли участие 318 метростроевцев[234].

Летом и осенью 1934 г. работа на книгой «История метро», выход которой намечался на январь 1935 г., пошла более интенсивно. 32 известных литератора, в том числе И. Г. Эренбург, И. А. Ильф и Е. П. Петров, Бела Иллеш, М. Б. Колосов, Б. А. Кушнер, Я. А. Хелемский, В. Б. Шкловский, Б. А. Пильняк и Г. П. Шторм[235], заключили договора на написание очерков, а также редактирование присланных рабочими рукописей[236]. По каждой главе книги был назначен ответственным отдельный писатель, которому помогала группа активистов[237]. Каганович ознакомился с проспектом издания[238] и внес существенные коррективы[239]. Он отверг первоначальный план хронологического изложения, потребовав вместо этого разделить книгу на четыре раздела, которые призваны были отразить: а) социальный

---

233 Журавлев. 1997. С. 110–111.

234 Редакция «История метро». Перечень сданных дневников, рассказов, стихов, воспоминаний, февраль 1934 – август 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 223. Л. 1–10); Список рабочих, сдавших материалы (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 226. Л. 1–3); Список сотрудников Метростроя, принявших участие в подготовке истории метро (там же. Л. 21–23); Список авторов дневников (там же. Л. 24–27). Не все рабочие, ведшие дневники, сдали их в редакцию «История метро».

235 Илья Григорьевич Эренбург (1891–1967) в 1921 г. эмигрировал из России, жил в 1920-х гг. в Париже и Берлине, затем возвратился в Советский Союз. Режим использовал его, как и Алексея Толстого, для представительства на международных конгрессах. Его роман «Оттепель» дал название целому периоду в истории страны после смерти Сталина. Борис Анисимович Кушнер (1887–1937, погиб в заключении). Венгерский писатель Бела Иллеш (Béla Illés, 1895–1974) в 1923–1945 гг. жил в Советском Союзе. В 1925–1933 гг. он занимал пост секретаря Международного союза пролетарских писателей. О Шкловском и Пильняке см. сноску 218, об Ильфе и Петрове – Гл. VII. 4В.

236 Редакция «История метро» – Кагановичу, 25 октября 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 206. Л. 54).

237 Журавлев. 1997. С. 112, 203.

238 Косарев – Кагановичу, 13 августа 1934 г. План книги «История Московского метро» (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 205. Л. 21–34). Ср. также: Bouvard. 1996. P. 177.

239 Каганович. Речь на заседании редакции «История метро», 31 августа 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 205. Л. 83–107). Переработанная редакцией по указаниям Кагановича концепция издания была представлена в конце октября 1934 г. (Редакция «История метро» – Кагановичу, 25 октября 1934 г. // РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 206. Л. 55–62).

смысл и значение метро (предыстория, история Москвы, отсталость, пятилетний план); б) борьбу против сил природы и овладение техникой; в) людей метро в их борьбе (условия жизни и труда, психология, организация масс, участие всей страны); г) роль метро в будущем преобразовании Москвы. Чтобы не превышать запланированный в 600 стр. объем издания, Каганович предложил выпустить отдельными томами техническую документацию и литературные рассказы и стихи[240].

Намеченная основная книга, а также тома с технической документацией и литературными произведениями о метро так и не вышли из печати. Работы прекратились среди прочего и по той причине, что в феврале 1935 г. руководство Метростроя по распоряжению Кагановича закрыло свой архив и больше не предоставляло информации посторонним лицам[241]. Параллельно с основной книгой в октябре 1934 г. началась подготовка сборника «Как мы строили метро», и в этой связи были взяты интервью у специально подобранных рабочих и инженеров Метростроя[242]. Когда выяснилась неудача с основным изданием, зимой 1934/1935 гг. в страшной спешке были записаны беседы с более чем 200 метростроевцами, писатели литературно обработали стенограммы и выпустили их в 1935 г. в двух томах под названием «Как мы строили метро» и «Рассказы строителей метро»[243].

В 1936 г. работа над первоначально задуманной книгой была прекращена, поскольку редакция оказалась обескровлена репрессиями «большого террора». Кроме того, множество лиц, которые в «Истории метро» выступали главными героями, были за это время расстреляны как «враги народа» или арестованы, и никто не знал, кого следующего объявят врагом. Уже изданные книги изымались из обращения и исчезали в спецхранах библиотек[244].

Со смертью Горького летом 1936 г. судьба проекта «История фабрик и заводов» была окончательно предрешена. Политическая редакция «Истории фабрик и заводов» в 1937 г. после чистки прекратила существование, соответствующее издательство было ликвидировано 31 января 1938 г. Из объявленных первоначально 30 книг

---

240 Там же. Л. 86–107.

241 Журавлев. 1997. С. 203.

242 Редакция «История метро» – Кагановичу, 25 октября 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 206. Л. 54).

243 Журавлев. 1997. С. 113.

244 Там же. С. 113, 153–155.

по истории предприятий в свет до 1939 г. вышло всего 6 и позднее было опубликовано еще 6, не предусмотренных сначала[245].

Изданные в 1935 г. два тома о метро содержали интервью и рассказы метростроевцев, сильно сокращенные редакцией и даже отчасти искаженные[246]. В них отразилось множество стереотипов и представлений, которые следовало укоренить в общественном сознании с помощью проекта «История фабрик и заводов»: образцовый образ «нового человека», энтузиазм рабочих, Сталин, Каганович и партия как великие вожди, успешная борьба против классовых врагов, социалистическое соревнование и т. д.[247]

Основные положения обоих томов можно свести к нескольким пунктам: Московское метро – лучшее в мире. Вся страна построила метро своими силами. Работа шла с энтузиазмом. Рабочие прошли здесь школу, позволившую им подняться на новый культурный уровень. Партия и в особенности Каганович руководили коллективом целеустремленно, мудро и с отеческой заботой.

Проект «История фабрик и заводов» тем самым важен не только с историографической и источниковедческой точки зрения, но и как часть стратегии режима, нацеленной на изменение общества. Именно поэтому уже спустя несколько дней после призыва Горького Центральный комитет партии принял постановление об учреждении редакции.

Вовлечение рабочих в подготовку истории фабрик и заводов весьма подходило для того, чтобы привить им чувство хозяина на «своем» заводе или «своей» стройке и помочь проникнуться сознанием собственной исторической значимости. Уже один тот факт, что стенограммы выступлений на вечерах воспоминаний и интервью с рабочими заняли тысячи страниц, придавал этим беседам и их участникам «историческую» важность. В интервью часто можно заметить, что собеседника воспринимают как действующее лицо исторического процесса, достойного того, чтобы запечатлеть для потомства каждую его деталь.

Выражение «исторический» не сходило в это время с уст и вне проекта истории метро. Речь Кагановича от 29 декабря 1933 г. была «исторической», мобилизация рабочей силы имела историческое

---

245 Журавлев. 1997. С. 70–77. После смерти Сталина разработка истории фабрик и заводов в Советском Союзе вновь ожила. На основе собранного еще в 1930-х гг. материала вплоть до 1970-х гг. появилось несколько сот историй отдельных предприятий, принадлежащих перу, впрочем, не писателей, а историков. Однако история Московского метрополитена так и не была написана.

246 Ср.: Окунева Р. Я. Источники по истории фабрик и заводов в советской литературе 1930-х годов. Дис. ... канд. ист. наук. М., 1964. С. 221 (цит. по: Журавлев. 1997. С. 113, 174).

247 Журавлев. 1997. С. 174.

значение и т. д. Едва ли не в каждой речи на торжественных заседаниях строительство метро объявлялось имеющим «историческое» или даже «всемирно-историческое» значение. Эти речевые обороты позволяют обнаружить скрывающиеся за ними ментальные стереотипы. Сознание активных коммунистов и комсомольцев отличала убежденность в необходимости преобразования мира, способности добиться исторических перемен и достижений и построить нечто никогда ранее не существовавшее. Это самосознание входит в комплекс мотивов, породивших иррациональную, с сегодняшней точки зрения, поведенческую модель «энтузиастов».

Другая цель «Истории фабрик и заводов», как это с очевидностью проявляется в вопросах собеседникам и указаниях составителям дневников, заключалась в том, чтобы довести до сознания рабочих: всем, чего можно достичь с помощью «большевистского стиля работы» и социалистических методов, они обязаны целеустремленному руководству партии и комсомола, и благодаря работе на стройке сами рабочие «выросли»[248]. В интервью вслед за тем говорили, как этого от них и желали, о ведущей роли партии и комсомола, о неутомимом участии Кагановича и Хрущева и их неслыханной трудоспособности и познаниях, об «университетах» метро и множестве примеров успешного перевоспитания отстающих рабочих. Кто не догадывался сказать об этом сам, тому нужные выражения в уста вкладывали интервьюеры[249].

В) Литература и кинематограф о Метрострое

Писатели занимались Метростроем не только в рамках «Истории метро» и в качестве руководителей литературных кружков метростроевцев, но и использовали в качестве темы своих произведений. Маяковский[250] сочинил шуточное стихотворение «Немножко утопии про то, как пойдет метрошка»:

[...] Через год
    Без всякой тени
прите
    в метрополитене.
... ...

[248] Медынский. Методические указания по ведению дневников. б/д [1934] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 231. Л. 2–4); Медынский. Дневники. 1934. С. 128–140.

[249] См. Гл. V 1 с цитатами и данными источников.

[250] Владимир Владимирович Маяковский (1893–1930, самоубийство), основатель и один из главных представителей русского футуризма.

Под Москвой
    товарищ крот
на аршин
    разинул рот.
Электричество гудёт,
под землей
    трамвай идет.
Во Москве-реке
    карась
смотрит
    в дырочку сквозь грязь [...]
[...] У трамвайных
    у воришек
в морде
    радости излишек.
Времена пойдут не те,
поворуем
    в темноте. [...][251]

Советские поэты и писатели начали интересоваться метрополитеном с 1933 г., посвящая стихи новому транспорту. Демьян Бедный[252] в 1933 г. выпустил свою поэму «Москва», посвященную теме преобразования столицы. В поэме, в частности, имелась глава о необходимости построить метро, прославляющая созидателей-метростроевцев[253]:

«Москву от края и до края
Покрыла густо сеть трамвая,
Снуют автобусы везде,
Но – время дорого – везде
У москвичей нужда такая,
И на трамвай такой напор,
Что где посадка, там и спор.
Вопит кондуктор “Места нету!”
Пришлось подумать Моссовету,

[251] Маяковский В. В. «Немножко утопии про то, как пойдет метрошка» // Полн. собр. соч. Т. 6. М., 1957. С. 110–111. Стихотворение впервые было напечатано в журнале «Красный перец» (1925. № 6). Маяковский создал также другую версию, предназначенную для постановки на сцене, под названием «Частушки о метрополитене» по заказу журнала «Синяя блуза».

[252] Демьян Бедный [настоящее имя: Ефим Александрович Придворов] (1883–1945) со времени гражданской войны приобрел известность как главный советский пропагандист в поэтическом жанре.

[253] Бедный Д. Москва. М., 1933. С. 46–48.

Что в самом деле, не пора ль
Рыть под землею магистраль.
И вот уж в грунте мягком, плотном
На Каланчевке и в Охотном,
И на Песках у Покрова
Скрипят гиганты бурова,
Хрипят машины землеройки
[...]
Зато чрез год, когда земное
Вы распотрошите нутро
И направленье основное
Прорежет быстрое метро,
Когда награды вас по праву
Включат в геройскую семью,
Тогда и вас, и вашу славу
На весь Союз я воспою!»

В апреле 1934 г. Бедный написал поэму «Даём!», в которой прославлялось социалистическое строительство и героический труд рабочих-энтузиастов. В поэме, в частности, описывался и субботник на Метрострое[254]:

[...] Метро к удобствам жизни нашей –
Крупнейший шаг из всех шагов,
Вот почему с такой охотой–
Видали наших молодчаг? –
Мы добровольною работой
Спешим ускорить этот шаг. [...]

Большинство стихов о метро – не беря в расчет творчество членов литературных кружков – вышло из-под пера трех поэтов, которые сами с 1934 г. работали на Метрострое в качестве рабочего, члена редакции «История метро» и инструктора литературного кружка[255]: Александра Безыменского, Степана Щипачева и Василия Лебедева-

[254] Бедный Д. Даем! // Стихотворения и поэмы. М., 1965. С. 240. Приведенная цитата является лишь краткой выдержкой из главы о метро. Поэма впервые была опубликована в «Правде» (14 апр. 1934).

[255] Ударник Метростроя. 9 июня 1934. № 133. С. 4. Из источника остается не вполне ясным, каким именно видом деятельности занимался каждый из названных поэтов.

Кумача[256]. Три этих поэта написали множество стихотворений, большинство которых были опубликованы в «Ударнике Метростроя». Речь при этом шла почти исключительно о политической поэзии на потребу дня, в которой либо прославлялись строительство метро и метростроевцы, либо простым, понятным каждому языком в пропагандистском духе комментировались текущие события на стройке. Безыменский написал также слова к «Песне победителей метро», положенной на музыку К. Корчмаревым и ставшей гимном метростроевцев[257]. О творчестве трех поэтов дают представление приводимые ниже фрагменты их произведений[258]:

Темпы ударные. Выше знамена!
Цифра победы ясна и проста:
4. 000 кубометров бетона!
10. 000 кубометров грунта!
Надо, чтоб в каждом горела и пела
Сила, что даст нам в борьбе торжество.
Счет кубометров – первейшее дело:
Больше программы – давай без предела,
Меньше – ни одного!

Александр Безыменский

ТЫ ПОДПИСАЛСЯ?

Лучшие шахты, закончив заем,
Смотрят, смеясь, на идущих с развальцем.
Скоро на тех, кто идет за хвостом,
Будут указывать пальцем.
Глянь-ка, товарищ, затылок скребя:
А не указывают ли на тебя?

Александр Безыменский

---

[256] Александр Ильич Безыменский (1898–1973) сочинял по преимуществу политические стихи и соперничал с Бедным за звание самого известного певца советского режима. Василий Иванович Лебедев-Кумач (1898–1949) работал газетным сатириком, известность получил в качестве автора текстов популярных песен. Ему принадлежат слова неофициального гимна СССР – песни «Широка страна моя родная». Степан Петрович Щипачев (1899–1980) писал по большей части лирико-патриотические стихи.

[257] См. эпиграф к Гл. IV.

[258] Ударник Метростроя. 2 апр. 1934. № 76. С. 1 (Безыменский: «Ударные темпы»); 18 апр. 1934. № 90. С. 1 (Безыменский: «Ты подписался?»); Щипачев. Собр. соч. Т. 1. М., 1976. С. 52 («Метростроевцы»).

МЕТРОСТРОЕВЦЫ

Слепит глаза.
Рубаха льнет к спине.
Лебедчик улыбается весне.
Он крепко руку на рычаг кладет
И по-казахски песенку поет,
Поет – и песенка ему люба,
Она чуть слышно бродит на губах.
Поется в ней о том, как прежде жил.
Он песенку, наверно, сам сложил.
Она, как степь казахская, проста:
Она о том, как он к машине стал
И как машина в котловане тесном
Хватает землю пригоршней железной,
Как бьется ток ее железных жил...
Он песенку, наверно, сам сложил.

Везут на тачках серую щебенку.
С дистанции выходят три девчонки,
Одна из них бетонщик-бригадир.
Весной и юностью высокий бродит мир.
В ручье у камня щепка проплыла.
Над городом летит аэроплан.
Лебедчик в синь, прищурившись, глядит.
Смеются три девчонки впереди...
Все четверо по улице прошли –
Хозяева и неба и земли.

Степан Щипачев

На шахте № 12 работал поэт и комсомолец Евгений Долматовский[259]. Наряду с целым рядом стихотворений он написал «Песню шахты 12»[260], быстро ставшую популярной на стройплощадках, а также крупную поэму «Добровольцы», посвященную комсомольцам-метростроевцам, в которую в переработанном виде вошли многие эпизоды строительства метро и более позднего периода, военных лет и послевоенного времени[261]. Поэма в 1958 г. была экранизирована режиссером Юрием Егоровым. Для фильма Долматовский на-

[259] Таранов. 1976. С. 297. Евгений Аронович Долматовский (1915–1994) известен как автор коммунистическо-патриотической лирики.

[260] См. эти стихи в начале Гл. VI.

[261] Долматовский. Было. 1975. С. 308–309.

писал новую песню, положенную на музыку композитором Марком Фрадкиным[262]:

Комсомольцы-добровольцы!
Мы сильны нашей верною дружбой.
Сквозь огонь мы пройдем, если нужно
Открывать молодые пути.
Комсомольцы-добровольцы!
Надо верить, любить беззаветно,
Видеть солнце порой предрассветной, –
Только так можно счастье найти.

В 1934–1935 гг. были поставлены также два спектакля о строительстве метро. Одну из пьес, «Шахтеры Москвы», написал рабочий 1-й дистанции Метростроя Гусев. В ней автор представил труд молодежи на строительстве. На заседании литературного кружка, где в феврале 1935 г. обсуждалась пьеса, автору посоветовали коренным образом переделать произведение. Вторая пьеса под названием «Жить хочется!» была написана писательницей Р. Бегак. На примере одной бригады она попыталась изобразить героизм и самопожертвование метростроевцев, а также их политический и культурный «рост», однако по совету коллег также забрала рукопись для доработки[263]. Живший в Москве венгерский писатель Бела Иллеш, связанный с проектом «История метро», написал два романа о строительстве: «Пожар в метро» (на немецком языке) и «Все дороги ведут в Москву». Последний роман в 1937 г. резко раскритиковали в журнале «Литературное обозрение»[264].

Уже упоминался снятый режиссером Л. И. Степановой звуковой фильм «Есть метро!»[265], отразивший ход строительства метрополитена и прошедший в кинотеатрах накануне официального открытия движения. В 1976 г. был еще снят фильм «Репутация», в основу сюжета которого положены события строительства метро[266].

К открытию метрополитена Бертольд Брехт написал крупное стихотворение, которое, несмотря на солидный объем, мы приводим здесь дословно, поскольку речь идет о единственном литературном произведении на немецком языке, посвященном строительству ме-

262 Долматовский. Было. 1975. С. 370.

263 Ударник Метростроя. 6 марта 1935. № 53. С. 4.

264 Illes: Brand in der Metro. 1935. О др. романе см.: Шептаев К. Резиновый звон // Литературное обозрение. 1937. № 18. С. 42 и сл.

265 См. Гл. VII. 2В.

266 15 мая 50 лет. 1985. С. 48.

тро, которое к тому же отчетливо отражает установки официальной пропаганды[267]:

МОСКОВСКИЕ РАБОЧИЕ ВСТУПАЮТ
ВО ВЛАДЕНИЕ МЕТРО

Мы слышали: 80 тысяч
Построили метро, многие после дневной смены
Часто работали и ночь напролет. В этом году постоянно
Видели юношей и девушек, смеясь поднимавшихся из штолен,
В грязных, потом пропахших спецовках, но гордых собой.
Подземные реки, громады домов
Преодолели они. Против зыбучих песков
Направили железные трубы они, грунт под землей заморозив
Или даже в стекло превратив. Также при украшении станций
Не экономили силы они. Лучшим мрамором
Своды отделаны, дерево самое лучшее
Тщательно ими уложено. После годичной работы
Один за другим побежали бесшумно красивые вагоны
По светлым, как днем, тоннелям: для заказчика строгого
Самое лучшее в мире метро.

И теперь, когда путь в совершенстве построен,
Появились хозяева метро, чтоб его осмотреть и
Проехаться дружно на нем. Были здесь те,
Кто и построил метрополитен.
Тысячи были тут, прогуливаясь
И рассматривая громадные станции. И в поездах
Ехала масса народу, и лица у всех –
Женщин, мужчин, стариков и детей –
К станциям были обращены, сверкающим, как театр, ибо станции
Разными были построены, из различного камня,
С архитектурным разнообразием, также и свет
Лился на каждой из разных плафонов. На станции каждой
Детей высоко над толпой поднимали. По возможности чаще
Люди вагоны свои покидали, чтобы с суровою радостью
Сооружение все осмотреть. Стройных касаясь опор,
Любовались они их зеркальным покрытием. Ботинками
Пробовали каменный пол, проверяя, прочно ли камень уложен.
В вагоны назад устремясь, пробовали сидений обивку
И прочность стекла проверяли. Повсюду
Женщины, как и мужчины, места узнавали, – не будучи все же
уверены в этом –

[267] Deutsche Zentralzeitung. 16.5.1935. S. 2. Стихотворение приводится в подстрочном переводе на русский.

Где приходилось им в штольнях трудиться:
Карнизы и выступы след их руки сохранили. Каждый
Виден был хорошо, поскольку светом все было залито
Множества ламп, какого видеть мне прежде не доводилось ни разу.
Свет и в тоннелях был, ни метра работы
Без освещенья оставлено не было. И всю эту роскошь
За год единственный построила такая строителей масса,
Что не встречалось прежде в мире ни разу. И никакое
Другое метро не имеет столь много хозяев.
Не было у этой стройки славной
Прецедента ни в других городах, ни во временах:
Строители стали владельцами стройки!
Где таковое прежде случалось, чтобы работы плоды
Тем доставались, кто здесь потрудился? Где прежде
Не удаляли со стройки тех, кто добился ее завершенья?
Видим когда мы их, проезжающих в мягких вагонах,
Любуясь на дело рук своих, мы знаем:
Образ этот великий потрясающе классики
Предугадать нам смогли.

Открытие метро получило отражение и в детской литературе: в мае 1937 г. Государственное издательство детской литературы выпустило книжечку стихов Е. Тараховской, познакомившей детей с новым видом городского транспорта[268]. Популярные сатирики Илья Ильф и Евгений Петров[269] незадолго до открытия метро опубликовали фельетон под заголовком «М». В нем метрополитен изображался как особый мир, изменяющий даже поведение людей: все вежливо обращались друг к другу и вообще вели себя культурно, стремясь быть достойными пассажирами лучшего в мире метро[270].

Строительство метрополитена отразилось также и в некоторых более поздних литературных произведениях. Чешский писатель Юлиус Фучик, который в 1930-е гг. работал специальным корреспондентом газеты «Rudé Pravo» в Москве и неоднократно посещал стройпло-

---

[268] Ударник Метростроя. 9 мая 1935. № 104. С. 4. Стихи Е. Тараховской печатались и в «Ударнике Метростроя», например стихотворение «Лестница-чудесница»: Нам шагать по лестнице / Незачем с тобой / Лестница-чудесница / Бежит сама собой. // Только трону пальцем / Гладкие перила, / Лестница спускается, / Так и покатила! (Ударник Метростроя. 24 авг. 1934. № 197. С. 4).

[269] Илья Ильф [настоящее имя: Илья Арнольдович Файнзильберг, 1897–1937] и Евгений Петров [настоящее имя: Евгений Петрович Катаев, 1903–1942] в 1927–1937 гг. совместно написали ряд сатирических произведений, в том числе знаменитый роман «Двенадцать стульев».

[270] Ильф И., Петров Е. «М» // Собр. соч. Т. 3. М., 1961. С. 354–357.

щадку метро[271], позже написал рассказ о первой очереди строительства. Героем рассказа стал реальный участник стройки, бригадир Вазых Замалдинов[272].

Русский писатель Сергей Петрович Антонов, известный как автор «деревенской прозы», в 1970-х гг. написал роман «Васька», который в 1975 г. был принят к публикации в журнале «Дружба народов», но «по причинам, не зависящим от автора и редакции», изъят из набора и впервые напечатан в 1987 г. в журнале «Юность»[273]. В романе речь идет о дочери кулака, бежавшей из ссылки и устроившейся в 1934 г. на строительство метро, которую после разоблачения вновь отправляют в Сибирь. В качестве источника своего весьма реалистичного и критического по духу повествования Антонов использовал оба сборника редакции «История метро», вышедшие в 1935 г.

Тема строительства метро звучит и в вышедшем уже в годы «перестройки» романе Анатолия Рыбакова «Тридцать пятый и другие годы»[274]: Рыбаков описывает выступление Сталина на торжественном заседании по поводу открытия метро, причем строго следует за стенограммой речи, которую передает практически дословно[275].

5. Отклики в стране и за границей

А) Отзывы иностранцев

Завершение строительства метрополитена режим использовал для пропаганды своих достижений не только внутри страны, но и за ее пределами. Советский Союз доказал, что в состоянии решать сложные технические проблемы с помощью в основном собственных специалистов и средств, причем используя заимствованную западную технику. Многие специалисты за границей, которые рассчитывали на провал строительства или по крайней мере не ожидали, что московское метро в законченном виде отодвинет в тень метрополитены

---

[271] Долматовский. 1975. С. 369. Юлиус Фучик [Julius Fučík (1903–1943) казнен в берлинской тюрьме] являлся одним из ориентиров для коммунистического литературоведения.

[272] Fučik. 1967. S. 60–61.

[273] Антонов. 1990. С. 256–258, 269.

[274] Рыбаков Анатолий [настоящее имя: Анатолий Наумович Аронов, 1911–1998]. Тридцать пятый и другие годы. 1988. Роман, вышедший на немецком языке под названием «Годы террора» («Jahre des Terrors». München, 1990), является продолжением романа «Дети Арбата».

[275] Rybakow. Jahre des Terrors. 1990. S. 78–82.

развитых индустриальных держав Запада, были поражены[276]. Метро в высшей степени подходило на роль витрины, с помощью которой советский режим рассчитывал добиться уважения Запада.

В 1932–1933 гг., когда строительные работы велись замедленно и преобладали серьезные проблемы, даже коммунисты из западноевропейских стран были скептически настроены по поводу перспектив строительства. Один рабочий рассказывал позднее, какие выражения ему приходилось выслушивать от иностранных гостей:

«В прошлом году 1-го мая меня встретили знакомые из Германии, из Эльзас-Лотарингии, из Венгрии и т. д. Я гулял в Охотном ряду. Там была одна картина – проект нашего Метрополитена, и было написано: "Лучший в мире метрополитен". Этот знакомый меня спрашивает, что такое пишут? Я сказал, что метрополитен лучший в мире будет у нас. Он говорит: "И все так думают?" Я говорю: так и будет. Он говорит: "Это карикатура" – "Почему?" – "Потому что Москва – это такая яма..." и т. д. Он, рабочий, пришел сюда смотреть на нашу жизнь. И я сказал: "Ты сволочь, потому что ты едешь смотреть на нашу пятилетку и так говоришь".

На Октябрьские праздники приехали иностранцы. Купил один в магазине папиросы, закуривает и говорит: "Такие же, как и ваше метро". Я говорю: "Какие?" Он говорит: "Г...о". Я ему сказал: "У нас никогда г... не было и не будет. То, что у нас до сих пор было, это было г..., но нам это надо ликвидировать". И этой сволочи иностранной, которая говорит так о нашем метрополитене, надо сказать, что все равно наш метрополитен будет лучшим в мире»[277].

В 1934 г. уже немало зарубежных визитеров впечатляли темпы труда и методы работы комсомольцев. Эрнст Оттвальт в 1934 г. в газете "Weltbühne" писал из своей московской ссылки:

«Луи Фишер уже кратко сообщал, что настроение советских граждан становится день ото дня все радостнее. Я могу привести маленький примечательный эпизод, характеризующий это гордое чувство силы и уверенности в победе. В конце этого года должно завершиться строительство "Метро", первой очереди московского метрополитена протяженностью 12 километров. Каждый москвич отзывается о "Метро" как о своем сугубо личном деле. Лицо его становится озабочен-

---

[276] Британские и французские инженеры, рассматривавшие в 1932 г. технический проект, были явно удивлены достигнутым в 1935 г. результатом (Вырезка из неизвестной газеты, б/д [май 1935 г.] // ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 485. Л. 7).

[277] Кессонная группа. Стенограмма производственной конференции по качеству и уплотнению рабочего дня, 25–26 мая 1934 г. Выступление рабочего Никли (ЦАГМ. Ф. 661. Оп. 1. Д. 156. Л. 70–71).

ным или радостным после каждого сообщения с глубины 40 метров о выполнении планового задания коллективами шахт. Я стою у строительного котлована метро и наблюдаю, как толпа молодых рабочих вытягивает из шахты на тросе громадную стальную балку. Их мышцы напряжены, пот струится со лба. Но они просто кричат от радости. По всей видимости, оттого, что они смогли сдвинуть эту балку, которая, наконец, оказывается на уличной мостовой»[278].

Когда в начале 1935 г. метрополитен был завершен и представлен общественности, иностранные коммунисты и сочувствующие Советском Союзу праздновали это событие как достижение рабочего класса. «Окончание строительства Московского метро является новым шагом к построению социализма, тогда как сооружение Парижского метро – и это мы очень хорошо чувствуем на собственной шкуре – служит лишь очередным шагом к оковам капиталистической эксплуатации пролетариата», – писала по случаю открытия Московского метрополитена группа рабочих Парижского метро. С самого начала, невзирая на язвительные комментарии буржуазных и фашистских газет, они следили за московской стройкой «с гордостью и энтузиазмом»[279]. Аналогичным образом отозвались рабочие Лондонского метро[280]. Виланд Херцфельде, совершивший ознакомительную поездку на метро накануне открытия, писал о «празднике разума и красоты»:

«Во всех столицах мира перед началом рабочего дня и после его окончания поезда следуют переполненными. Но никогда еще поезда не везли такого груза: лицом к лицу, с сияющими взорами, по-праздничному радостные, в ожидании станций, ни одна из которых не повторяет другую, люди стоят тесно бок о бок, как на громадном групповом портрете. Теснота здесь не причиняет неудобств, она становится символом единства, безопасности, неколебимости и непобедимости.

В послевоенные годы Берлин открыл движение на различных подземных трассах. Кому это доставило радость? Стали известны факты спекуляции, взяточничества, сфальсифицированных смет, предпочтении, отдаваемом “аристократическим” районам. Удовольствие от этого получили предприниматели, поставщики и комиссионеры. Но отнюдь не рабочие. Если вся жизнь не приносит им радости, не

---

278 Ottwalt. 1934. S. 1382.

279 Письмо группы рабочих Парижского метро по случаю открытия Московского метро, б/д [май 1935 г.] // Метро. Сборник 1935. С. 106–108.

280 Письмо группы рабочих Лондонского метро, пересланное редакцией газеты Daily Worker, б/д [май 1935 г.] // Метро. Сборник 1935. С. 106–108.

принесет ее и метрополитен. Когда на «своем заводе» они в лучшем случае могут рассчитывать на собственный огородик, дощатый барак и пару коек. А если лишаются работы, то теряют даже это...»[281]

Ни один другой метрополитен не сравнится с московским по красоте и удобству. Парижское метро душное и зловонное, в подземках Лондона и Берлина стоит такой шум, что нельзя разговаривать друг с другом.

«Уже за границей мне приходилось слышать полемику по поводу стиля отдельных вокзалов метро. Фанатики чистой "целесообразности" отнюдь не в восторге. Оно и понятно. Они живут в странах, где нет другого повода для строительства, кроме производства вооружения. Буржуазия знает или по меньшей мере понимает, что сходит с исторической сцены. Чтобы создавать красоту, нужно вдохновение и любовь к следующим поколениям. Исторические банкроты голыми стенами демонстрируют, что они не в состоянии больше усваивать наследие прошлого и им нечего передать своим детям. Их стиль – напыщенное отречение. Строители социализма, победоносный пролетариат, напротив, обрели новый мир. Он молод, силен, полон желания возводить сооружения, которые олицетворяют его радость победителя. В залах его метро новая Москва проступает самым отчетливым образом: город, где человек работает, чтобы осмысленно и радостно жить, а не живет, чтобы работать на эксплуататора»[282].

Не только коммунисты в 1935 г. выражали признание строительного сооружения и стоящих за ним достижений. Советские газеты с удовлетворением писали о хвалебных отзывах иностранных дипломатов, приглашенных на ознакомительные поездки[283]. Генеральный консул США Д. Хенсон, сам инженер по профессии, так выразил свое воодушевление в одном письме: его поразили скорость, с которой были выполнены тяжелые работы, и энтузиазм участников строительства[284]. Нечто подобное описывал представитель советско-американской торговой компании Спенсер Уильямс[285]. Даже военный атташе при германском посольстве в Москве генерал Эрнст Кёстринг не удержался от слов восхищения:

---

281 Herzfelde. 1935.

282 Ibid.

283 Рабочая Москва. 4 мая 1935. № 101. С. 4; Ударник Метростроя. 28 апр. 1935. № 97. С. 1.

284 Письмо американского Генерального консула в Москве Д. Хенсона, б/д [весна 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 485. Л. 1).

285 Письмо представителя советско-американской торговой компании С. Уильямса, б/д [весна 1935 г.] (там же. Л. 2).

«Метро в Москве со множеством красивейших станций, богато украшенных разноцветным мрамором, точно является самым красивым и роскошным метрополитеном мира; с оправданной гордостью его показывают иностранцам. Вопреки сообщениям о его неготовности оно функционирует вполне нормально»[286].

Министр иностранных дел Франции Пьер Лаваль, во время своего визита в Москву в мае 1935 г. осмотревший станцию «Охотный ряд», высоко отозвался о московском метро[287], равно как и Антуан де Сент-Экзюпери, который в апреле–мае 1935 г. находился в Москве в качестве корреспондента газеты “Paris-Soir”, подготовив серию репортажей о жизни в Советском Союзе[288] и посвятив Метрострою следующие строки:

«Мне кажется, что народ, который на таком строительном сооружении, как метро, уделяет столь много внимания роскоши и свету и таким образом создает не просто необходимое, но и комфортабельное средство сообщения, самое главное уже построил и уверен в своем будущем»[289].

Негативные отзывы и за границей представляли собой исключение. Один француз, посетивший СССР в 1936 г., в своих путевых заметках посвятил московскому метро особую главу, озаглавленную «Metro über alles» (с явным намеком на фашистскую Германию), в которой назвал метро «абсурдной роскошью». Советы не перегнали Запад, даже если построили без нужды роскошные станции с чрезмерно длинными эскалаторами, поскольку техника все же была скопирована с западной[290].

Б) Метро как предчувствие нового социалистического мира

Метрополитен выполнял роль витрины социализма не только для заграницы, но и в отношении собственного населения страны, которому демонстрировалось, как может выглядеть жизнь при социализме: как только человек вступал в этот микрокосм через вестибюль станции, он оказывался в мире, где все было красиво, светло, чисто, эффективно и хорошо налажено на новейшем уровне техники и где люди даже иначе общались друг с другом, а именно дружески и радостно.

---

[286] Köstring. 1966. S. 109.

[287] Комсомольская правда. 14 мая 1935. № 109. С. 1.

[288] Saint-Exupéry, Antoine de: URSS 1935 // Paris-Soir. 16.5, 22.5, 29.5.1935.

[289] Цит. по: Федорова. 1981. С. 103.

[290] Motus. 1936. P. 124–126.

«Подземным раем» назвала в своем дневнике метро свояченица Сталина Мария Анисимовна Сванидзе[291]. Подземное сооружение наподобие метрополитена особенно подходило на роль отдельно взятого воплощения социалистической утопии, поскольку было отчетливо отделено в пространстве от остального мира[292]. Оказавшись под землей, отрезанный от всех прочих впечатлений, пассажир метро в светлых и красивых станциях мог обрести иллюзию совершенно иного мира, не имевшего ничего общего с довольно мрачной жизнью на поверхности[293]. Поездка на метро становилась путешествием во времени в грядущую эпоху социализма. В этой связи писали об «утопии» метрополитена:

«Топос метро во всяком случае является утопией. [...] Жизненное пространство под землей сначала следовало освоить, создать. В этом пространстве не могло быть ничего унаследованного, традиционного, само собой разумеющегося, непродуманного. Человек в этом пространстве полностью зависим от воли того, кто все это создал. Это дает планировщику метро шанс формировать всю жизнь человека, как только тот окажется в метро. Особенно важно, что входы и выходя, соединяющие подземный мир метрополитена с обычным человеческим жизненным пространством, легко проконтролировать: помимо этих установленных каналов, нет иной возможности проникнуть или покинуть метро. Обычный горожанин не может себе представить, как тоннели метро проходят под земной поверхностью. Топография метро остается скрытой от него; путь к утопии в любой момент может быть отрезан. [...]

Житель крупных западных городов, разумеется, воспринимает метро не как утопическое пространство, а всего лишь как техническое средство комфорта. Московское метро сталинского времени функционировало совершенно иначе – и следы этого другого, утопического, предназначения заметны и до сих пор. Московский метрополитен в сталинский период в первую очередь был не обычным городским транспортом, но проектом подлинного города коммунистического будущего. Чрезмерное, дворцового типа художественное убранство станций метро сталинского времени нельзя объяснить никак иначе, кроме предписанной метрополитену функции служить посредником между царством небесным и подземным миром. Ни одно другое архитектурное сооружение этого времени не выглядит столь же роскош-

---

291 Дневник М. А. Сванидзе, запись от 29 апреля 1935 г. // Иосиф Сталин в объятиях семьи. 1993. С. 175.

292 Ср.: Groys. 1995. S. 156.

293 Ср.: Wolf. 1994. P. 335.

но, как станции метро. В них сталинская эпоха находит свое самое последовательное выражение»[294].

Метрополитен при этом все же не был простым отблеском далекой утопии, но служил реальным прообразом скорого наступления светлого будущего. Каганович так раскрыл этот аспект в своей речи 14 мая 1935 г.:

«Не случайно метро любят не только москвичи, но и люди всей страны. Делегаты Съезда советов и Съезда колхозников, проехавшие на метро, увидели в нем олицетворение своего недалекого будущего. Они не завидуют, что в Москве возведено такое сооружение, но говорят: Если наше рабоче-крестьянское правительство смогло создать под землей такое сооружение, то оно сможет повести нас, в других городах и в колхозной деревне, к зажиточной и культурной жизни. (*Бурные аплодисменты*). Крестьянин, рабочий, они видят в метрополитене, его огнях, в его мраморных залах не только мрамор, не только великолепное техническое произведение. Они видят в метро воплощение своей силы, своей власти. Раньше только помещики и богачи использовали мрамор, – для вас, рабочие и крестьяне, эти наши мраморные залы, наши собственные, советские, социалистические! (*Аплодисменты, крики «ура»*)»[295].

Новый мир, воплощением которого являлся метрополитен, отличала высокая степень точности и завершенности, явно контрастировавшая с реальностью повседневной жизни на поверхности. Правительственной комиссией в высшей степени добросовестно была проведена не только проверка технических устройств, но и подготовка к сдаче метро в эксплуатацию.

За три дня до открытия Московский горком партии и Наркомат путей сообщения созвали совещание служащих метрополитена по обеспечению бесперебойного движения. Персонал метро тщательно отбирали и в течение нескольких месяцев обучали. Тем не менее на подготовительной стадии отмечались случаи недисциплинированности и пьянства на рабочем месте. Директор метро и начальник политического отдела объявили, что каждый, проявивший себя недостойным образом, будет уволен: «Нам доверили важное и грандиозное дело, и мы должны любой ценой оправдать это доверие»[296]. Инженер Катцен, заместитель директора, требовал, что метро по тому способу, каким оно обслуживает население, следует отчетливо отделять от

[294] Groys. 1995. S. 159–160.

[295] Каганович. Победа. 1935. С. 8.

[296] Стенограмма собрания служащих метро, 1 мая 1935 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 5. Д. 75. Л. 5, 9).

других средств сообщения[297]. Собрание постановило «беспощадно изгонять из наших рядов всякого, кто посмеет вносить в наши ряды безалаберность, небрежность и безответственность, покрыв того позором и всеобщим презрением»[298].

14 мая 1935 г. поезда метро – без пассажиров – целый день курсировали точно по расписанию и при соблюдении всех правил движения. В день открытия, в 5 часов утра все поездные бригады собрались еще раз в депо на «митинг». 360 комсомольцев-метростроевцев выступили в роли дежурных по станции, регулировали вход и выход пассажиров и давали пояснения. Важное значение придавали тому, чтобы они появились на службе безупречно одетыми, в служебной униформе и аккуратно подстриженными. Один был отправлен домой, поскольку оказался недостаточно тщательно выбрит[299].

В газетных сообщениях в первые дни после пуска подчеркивались необычность и образцовая организация нового средства сообщения, читателю внушали, что отныне началась социалистическая эпоха – по крайней мере в микрокосме «метро». «Здесь проявился уже такой порядок и кристаллизовались такие нормы поведения, совершенно свободные от наших грубых нравов, от которых мы еще долго не избавимся в нашей наземной жизни», – подводили итог своим наблюдениям два корреспондента «Рабочей Москвы»[300]. На одной опубликованной в прессе карикатуре изображалось, как перед вестибюлем станции люди причесывались, чистили обувь и одежду, а женщины бросали взгляд в карманные зеркальца[301]. «Здесь никто тебя не обкурит, никто на тебя не плюнет», – цитировала «Комсомольская правда» одного из пассажиров[302]. Москвичи приходили в метро, как на лекцию по гигиене, никто не толкал другого при посадке на поезд, писал о своих впечатлениях поэт Семен Кирсанов[303].

В первые дни после пуска не было ни одного случая нарушения правил поведения в метро, сообщала газета «Рабочая Москва»: пассажиры вели себя дисциплинированно и вежливо, совершенно иным, по сравнению с железной дорогой и трамваем, было и обращение служебного персонала с пассажирами. Там пассажира постоянно за-

---

297 Стенограмма собрания служащих метро, 1 мая 1935 г. (ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 5. Д. 75. Л. 27).

298 Там же. Л. 48.

299 Комсомольская правда. 15 мая 1935. № 110. С. 4.

300 Рабочая Москва. 18 мая 1935. № 113. С. 1.

301 Ударник Метростроя. 28 апр. 1935. № 97. С. 3.

302 Комсомольская правда. 16 мая 1935. № 111. С. 1.

303 Кирсанов С. «М» // Метро. Сборник. 1935. С. 197–199.

пугивали запретительными знаками на грязных дверях; лексика и тон служащих были приказными и недружелюбными. В наземном транспорте доставляло удовольствие пожаловаться и плюнуть на пол. В метрополитене с пассажиром обходились дружелюбно, ему давали исчерпывающие справки и технические разъяснения. Контролеры заботливо помогали маленьким детям взойти на эскалатор, а в бюро находок утерянные вещи сохранялись в полном порядке[304].

«В вестибюле, на станции, в вагоне поезда пассажир убеждается в том, что каждая деталь этого грандиозного сооружения пронизана социалистической заботой о человеке. И лицо пассажира искрится улыбкой, когда он из конца в конец проезжает всю трассу и снова выходит на поверхность»[305].

Единственный инцидент произошел на станции «Красные ворота», где один из пассажиров ударил дежурного по станции. Этот случай был настолько неслыханным делом, что о нем вскоре говорила вся Москва, как об этом писали газеты:

«Каждый из нас чувствует себя затронутым этим ударом – настолько варварским и несовместимым оказался этот хулиганский поступок со всем стилем метро, который определяется высокой социалистической культурой и нормами поведения нового человека! Здесь не плюют на пол. Здесь уступают место пожилым людям. Здесь извиняются, если кого-то по ошибке прижмут в дверях»[306].

Несмотря на всю идеализацию «норм поведения нового человека», в газетах также можно было прочитать, что уже на второй день после открытия в метро было задержано 15 безбилетных пассажиров, хотя в каждом вагоне следовал контролер[307]. 22 мая 1935 г. дирекция метрополитена опубликовала в «Рабочей Москве» предупреждение о том, что нарушители правил проезда в метро будут подвергнуты штрафу[308].

Фельетонисты Ильф и Петров, известные своей сатирой на повседневную жизнь, вскоре после открытия метро обратились к теме метро как своеобразного мира и описали подземную идиллию, в которой люди приспосабливали свое поведение к окружающей их красоте, чистоте и порядку. Но заключение очерка звучало двусмысленно:

---

304 Рабочая Москва. 18 мая 1935. № 113. С. 1.

305 Там же.

306 Там же.

307 Комсомольская правда. 17 мая 1935. № 112. С. 2.

308 Рабочая Москва. 22 мая 1935. № 116. С. 2.

«Представьте себе, под землей хорошо и красиво, даже удобно. Мы не знаем, что будет через пять лет, когда Москва заново отстроится, однако сейчас московские площади и улицы после подземных улиц и площадей кажутся не слишком светлыми и не слишком чистыми, но сырыми и шумными. Но мы должны, товарищи, подниматься на поверхность!»[309]

---

309 Ильф, Петров. 1961. С. 357.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

«Московское метро есть участок фронта великой войны, которую мы ведем уже на протяжении десятилетий, и особенно в последние годы. Мы боремся за новое человеческое общество, мы боремся за новые права человека, мы боремся против эксплуатации, против рабства, за добровольный, сознательный труд на благо всего коллектива, за труд, который воодушевляет людей, за труд, который порождает не только грандиозные свершения, но и нового человека».

Л. М. Каганович[1]

Автор предложенной вниманию читателя работы ставил перед собой двоякую цель: во-первых, исследовать историю Московского метрополитена с самой начальной стадии и до торжественного пуска, а во-вторых, на этом отдельном примере проанализировать повседневность, менталитет, поведенческие модели и властные структуры сталинизма, реконструировав образ и ощущение жизни тогдашнего времени.

Строительство первых линий Московского метро было престижнейшим проектом Советского Союза 1930-х гг. Стройка развертывалась в непосредственной близости от центра власти. Результаты нашего исследования поэтому нельзя просто обобщить и экстраполировать на весь Советский Союз. В провинции или даже на московских предприятиях, которые не пользовались таким высочайшим приоритетом, степень организации, проникновение партии и связанные с этим интенсивность и эффективность реализации власти были гораздо ниже. Тем не менее исследованные на примере Метростроя базовые структуры и механизмы функционирования сталинской си-

[1] Каганович. Речь на торжественном заседании по случаю открытия Московского метро 14 мая 1935 г. // Торжественное заседание 1935. С. 15.

стемы власти, а также модели поведения, образцы мотивации отдельных групп населения позволяют наметить типичные для того времени феномены, которые в принципе были свойственны всей советской системе, а в случае с Московским метро проявились в особо выраженной и концентрированной форме. Квинтэссенция сталинского господства и общественные структуры того времени на примере Метростроя проступают гораздо отчетливее, чем где бы то ни было.

I

Строительство Московского метро началось в 1931 г. после решения июньского пленума ЦК ВКП(б), однако долгая предыстория этого проекта уходит корнями в XIX век, и советской пропагандой и историографией этому этапу необоснованно придавалось малое значение.

Преемственность отчетливо просматривается на схеме линий метро. Сравнение схем разных лет свидетельствует, что планы прокладки линий 1930-х гг. исходили из исторической радиально-центрической структуры Москвы и транспортных потоков, какими они сложились в Москве с начала XIX в. Уже маршруты движения самого первого общественного транспорта Москвы, конных экипажей «линеек», открывших движение в 1840-е гг., отчасти точно совпадали с позднее проложенными линиями метро. Проект Городской думы 1913 г. за немногими отклонениями предвосхитил основные направления схемы линий метро, к осуществлению которой приступили в 1931 г.

Преемственность с дореволюционным периодом прослеживается и среди участников проекта: движущей силой строительства в Москве метро в 1920-е гг. являлись специалисты московского коммунального хозяйства, которое переняло задачи и отчасти также персонал предреволюционного городского муниципалитета. Начальник Московских городских железных дорог (МГЖД), т. е. ведомства городского трамвая, М. К. Поливанов, который в 1911–1915 гг. отвечал за разработку планов городского метрополитена, хотя после 1917 г. и не занимал высоких руководящих постов, однако входил в число тех, кто в начале 1920-х гг. вновь поднял вопрос о строительстве метро и представил новые соображения о прокладке тоннелей. Инженер В. Л. Николаи, который в 1903 г. по поручению Городской думы провел экспертизу проекта Кнорре и Балинского и признал его незрелым, с 1931 г. работал на ответственных постах в плановом отделе Метростроя. Инженер К. С. Мышенков, опубликовавший в 1915 г. брошюру о городских и пригородных железных дорогах, с 1923 г. руководил подотделом «Метро» в МГЖД, а в 1932 г. перешел в Метро-

строй, где руководил отделом электрического подвижного состава. Интересовавшиеся до войны проектом метро в Москве германские фирмы (Сименс, АЭГ) и британский банкирский дом «Эмиль Эрлангер и К°» в 1920-е гг. пытались установить новый контакт с русскими по вопросу сооружения метрополитена. Советское городское управление со своей стороны осознанно апеллировало к этим довоенным контактам, хотя это не помогло, впрочем, решить главную проблему, а именно вопрос о финансировании.

Однако же не следует игнорировать и различия в планировке метро до- и послереволюционного периода. Проекты 1897–1913 гг. отличали смелый предпринимательский подход и экономический расчет. Полемика вокруг проектов велась в основном по финансовым и правовым вопросам, а также о схеме проведения линий. Осуществимость проекта не ставилась под сомнение, и техническую сторону детально не проработывали. Было известно, что за границей уже успешно строили линии городской железной дороги и метрополитена и что можно было воспользоваться «ноу-хау» иностранных фирм. В 1920-е гг. Московскому коммунхозу пришлось осторожнее отнестись к строительному замыслу, поскольку он не был уверен в участии иностранных фирм. Начало строительства могли назначить только после уточнения всех технических деталей. Когда же в 1931 г. проблема строительства метро стала «главным делом», и за ее решение взялись Сталин и Каганович, в очередной раз изменился и подход к строительству: в процессе принятия решения весной 1931 г. уже никто не задавался вопросом о технической осуществимости проекта.

В начале 1920-х гг. существенно переменилась позиция метро в концепциях городского транспорта Москвы. В 1922 г. составители плана городского сообщения признавали, что в Москве существует, собственно, не одна проблема городского транспорта, а целых три: отсутствие центрального железнодорожного вокзала для поездов дальнего следования, постоянно растущее пригородное сообщение, которое в то же время замыкается на головных железнодорожных вокзалах, и внутригородское сообщение, с которым больше не может справиться трамвай. При последующем планировании ориентировались на преобладавшее в международной практике раздельное решение трех проблем, а именно путем строительства центрального железнодорожного вокзала, продления железнодорожных линий пригородного сообщения до центра города и сооружения метрополитена. В отношении первых двух пунктов были разработаны предложения и приняты решения, ни одно из которых так и не было реализовано. Проблемы дальнего и пригородного железнодорожного

сообщения в сегодняшней Москве остаются теми же, что и 90 лет назад. Удалось преодолеть только сложности внутригородского сообщения с помощью метрополитена, построенного прогрессивными методами.

Накануне Первой мировой войны еще пытались одновременно решить все три проблемы или по крайней мере две из них. Проекты метро этих лет, впрочем, напоминали скорее железные дороги, чем метрополитен. Под понятием «метрополитен» тогда понимали разновидность городского железнодорожного транспорта на собственном рельсовом полотне, которое не обязательно должно было проходить под землей. Накануне Первой мировой войны почти все проекты предусматривали проведение по рельсовой сети метро через центр города пригородных и даже дальних поездов. В 1931–1934 гг. повторно рассматривали проект сооружения линий метро таким образом, чтобы по ним могли двигаться и железнодорожные составы. И все же эта идея так и не была реализована.

Как и в предвоенный период, так и до 1931 г. политическое обсуждение проектов годами безрезультатно вращалось в замкнутом кругу. Причины были, однако же, весьма различны. Первые частные проекты, подготовленные на рубеже веков, были отклонены городским самоуправлением, которое считало преждевременным строительство в городе скоростной железной дороги и принципиально не желало предоставлять частным предпринимателям концессию на сооружение и эксплуатацию общественного транспорта. Незадолго до этого Городская дума выкупила у иностранных акционеров московский трамвай, намеревалась его электрифицировать с большими финансовыми затратами и обнаружила в общественном транспорте выгодный источник доходов.

В 1911–1912 гг. московские «отцы города» хотя и склонялись к мнению, что время для строительства метро настало, но повторно вошли в конфронтацию по поводу концессии с частными предпринимателями, за спиной которых стояли иностранные фирмы и инвесторы, и тем к тому же удалось в обход Городской думы представить свой проект в правительственных ведомствах в Петербурге. Московский муниципалитет затягивал поэтому с рассмотрением частных проектов, получивших благожелательный отзыв в Петербурге, пока в октябре 1913 г. не смог представить собственный проект. В 1913–1914 гг. городское самоуправление и правительство блокировали друг друга, поскольку Министерство путей сообщения, учитывая интересы железных дорог, сочло, наконец, приемлемым проект инженера К. К. Руина, что совершенно не устраивало муниципалитет, поскольку проект намечался к реализации в форме частной концессии.

В 1920-х гг. строительные планы разбились в первую очередь о финансовые трудности. В отличие от периода 1912–1914 гг. правительство не проявило интереса к проекту, в стороне оказались и руководящие партийные инстанции, поскольку не располагали необходимыми финансовыми средствами. Попытки Моссовета раздобыть капитал за границей или в форме создания советской акционерной компании не принесли успеха. Кроме того, в годы «культурной революции» (1928–1931 гг.) партия симпатизировала по преимуществу революционным концепциям городского планирования, которые ставили под сомнение дальнейшее существование Москвы в ее прежнем виде. До тех пор, пока не было принято принципиальное решение о будущем столицы, не имело смысла говорить о строительстве метрополитена. В довершение всего в 1930 г. в ходе травли «буржуазных специалистов» были арестованы наиболее видные разработчики планов строительства метро.

Все более угрожающее положение городского коммунального хозяйства побудило московского партийного лидера Л. М. Кагановича в марте 1931 г. вновь поставить на повестку дня вопрос о метро. В последующие недели Каганович искусно воспользовался своим заметным влиянием в Политбюро для привлечения внимания к коммунальной политике в интересах Москвы. Его усилия увенчало принятое в июне 1931 г. постановление ЦК ВКП(б) о строительстве метро.

II

Для организации строительства летом 1931 г. создали предприятие Метрострой, руководителем которого назначили инженера П. П. Ротерта. У Ротерта был опыт сооружения крупных объектов (Дом промышленности в Харькове, плотина Днепрогэса), но о метрополитене у него было поверхностное представление. С большим трудом ему удалось подобрать подходящий технический и руководящий персонал. Ядро составили бывшие разработчики планов метрополитена из МГЖД, освобожденные из заключения. К ним добавились инженеры-строители, которых Ротерт привез с собой с Днепрогэса, а также специалисты в горном деле. Лишь у немногих был практический опыт строительства метрополитена. Всем прочим пришлось черпать сведения из специальной литературы. В 1932 г. для экспертизы технического проекта привлекли, наконец, и иностранных специалистов. Первоначально задуманная форма постоянного сотрудничества с зарубежной фирмой-консультантом не осуществилась. Тем не менее иностранное «ноу-хау» поступало вместе с заграничными инженерами, большей частью американцами и немцами, которые

предлагали русским свои услуги, поскольку из-за мирового экономического кризиса остались без работы, к тому же их прельщала такая сложная техническая задача.

С самого начала строительство велось лихорадочно. У Метростроя не было времени на подготовку, под давлением сверху пришлось излишне поторопиться с началом строительства, хотя одновременно только приступили к проектным работам. Подготовленный МГЖД в 1920-х гг. технический проект пришлось отставить в сторону, поскольку он исходил из недостаточных данных геологоразведки и ориентировался на минимизацию затрат. Запланированная тогда экономная версия самого дешевого метрополитена с уменьшенными станциями теперь больше не отвечала политической установке. Метро, которое ныне вознамерились построить, должно было стать лучшим и красивейшим в мире.

В качестве исходного пункта своего плана руководство Метростроя взяло технический проект фирмы «Сименс-Бауунион», разработанный в 1926 г. по заказу Моссовета. Этот проект предусматривал открытый способ строительства по берлинскому образцу. Весной 1932 г. в руководстве Метростроя по этому вопросу возникли расхождения. Партийное руководство поддерживало молодого инженера Маковского, который выступал за закрытый способ строительства на большой глубине. На основе проведенных экспертиз (трех – с участием иностранных специалистов и одной – советских) Политбюро в марте 1933 г. приняло окончательное решение, на каком участке будет применен тот или иной способ. Этой дискуссией плановые и строительные работы были отброшены на несколько месяцев назад. Шахты для глубокой проходки, которые тем временем заложили, пришлось снова засыпать, так как произошел прорыв грунтовых вод, и на ряде участков в течение 1932 г. по нескольку раз меняли глубину залегания тоннелей.

Политическое руководство в лице Московского комитета партии и Политбюро помимо проблемы способа строительства приняло в 1933 г. и ряд решений, наметивших путь к преодолению кризиса: реорганизована была структура Метростроя; срок завершения строительства передвинут с 1 января на 1 декабря 1934 г.; заместителем Ротерта по распоряжению Политбюро был назначен Е. Т. Абакумов, который хотя и мало разбирался в вопросах сооружения метро, зато с большой энергией отстаивал в Метрострое интересы партии; несколькими потоками на стройку пришли тысячи «мобилизованных» комсомольцев и коммунистов, которые образовали твердое ядро трудового коллектива и взяли в свои руки контроль и воспитание остальных рабочих.

С апреля по октябрь 1934 г. громадный масштаб строительных работ был достигнут за счет напряжения всех сил и массового увеличения численности рабочей силы. За эти месяцы Метрострой наверстал все упущенное за предыдущие два года. Ввиду низкого качества работ, ставшего следствием этой «штурмовщины», Сталин распорядился перенести срок окончания строительства на февраль 1935 г. Тем не менее сроки оставались напряженными, и строительные работы в тоннелях велись хаотически, поскольку проектирование отставало и постоянно возникала надобность в переделках.

В начале февраля 1935 г. первый поезд смог пройти по всей трассе метро. В последующие месяцы пришлось внести ряд улучшений, тщательно готовились к сдаче метро в эксплуатацию. Торжественное открытие Московского метрополитена состоялось 15 мая 1935 г. Движение поездов было открыто на линиях первой очереди от Сокольников до Крымской пл. (Парк культуры) и от Библиотеки Ленина до Смоленской пл. общей протяженностью 11,4 км.

Решение о прокладке части трассы на большой глубине, избавившее жителей ряда кварталов от неудобств и обеспечившее создание бомбоубежищ, которыми воспользовались во время Второй мировой войны, тем не менее удорожило и затянуло строительство и повлекло за собой сооружение для пассажиров эскалаторов и длинных пешеходных переходов. В техническом плане новинкой международного опыта строительства метро стало сооружение станций на большой глубине способом горной проходки.

Расходы на строительство к моменту сдачи метро в эксплуатацию составили 830 млн руб. и тем самым намного превзошли сметные предположения 1933–1934 гг. Финансирование велось непосредственно из бюджетных ассигнований. Внутренних или внешних займов для нужд строительства метро не выпускали.

Хотя уже осенью 1931 г. правительство объявило Метрострой «ударной стройкой», переведя его в высшую категорию, постоянно сталкивались с перебоями в снабжении крайне необходимыми стройматериалами и оборудованием. Кроме того, у Метростроя отсутствовала общая концепция механизации работ, которые преимущественно велись ремесленным способом. Большая часть оборудования поступила на Метрострой не нормальным путем распределения, а с помощью разнообразных форм «организации», т. е. заимствований на других стройках.

Из-за границы ввезли строительные машины, а также один английский проходческий щит, с помощью которого осуществили проходку тоннеля на особо сложном в геологическом отношении участке под Театральной пл. По английскому образцу на советских пред-

приятиях был собран собственный советский щит, хорошо проявивший себя в работе. Подобным же образом по иностранному образцу на советских заводах изготовили эскалаторы, импорт которых из-за границы обошелся бы слишком дорого. Во время искусственно затянутых переговоров с фирмами «Отис» и «Флор» русским удалось заполучить сведения о важнейших конструктивных деталях. По масштабам готового изделия они смогли превзойти западный оригинал, так как эскалатор на станции «Кировская» длиной 60 м являлся тогда самым длинным в мире.

III

С самого начала на Метрострое была ощутима значительная нехватка рабочей силы. Вербовка рабочих в колхозах шла с перебоями, поскольку вербовщикам Метростроя приходилось сталкивать с конкурентами других предприятий, и потому в 1932 г. число принятых рабочих далеко не покрывало потребности. Особенно трудно было подыскать рабочих с необходимой квалификацией для тоннельных работ. Единственная успешная вербовочная акция, проведенная весной 1933 г., привлекла на Метрострой 2,5 тыс. марийцев и татар из Башкирской АССР.

Иным способом рекрутировались рабочие, которые шли на стройку по собственному желанию, причем отделы кадров шахт и дистанций до апреля 1934 г. не придавали значения происхождению рабочих и наличию у них паспортов. Множество бежавших из ссылки кулаков использовали эту возможность, чтобы скрыться на стройке от преследования. Только в 1934 г., когда Каганович направил на Метрострой сотрудника ОГПУ в качестве уполномоченного по кадровым вопросам, трудовой коллектив подвергли проверке и очистили от нежелательных элементов. Вступивший в силу в конце 1932 г. закон о паспортах лишь временно ужесточил режим при приеме на работу.

Дефицит рабочей силы, жилищный кризис и низкая производительность труда рабочих побудили партию в 1933 г. провести мобилизацию на Метрострой комсомольцев с московских заводов и фабрик. В течение 1933 г. на Метрострой следовало направить 13 тыс. комсомольцев. Акция отчасти была встречена с воодушевлением, отчасти столкнулась с сопротивлением, не в последнюю очередь со стороны руководства фабрик и заводов, так что в конце концов к работе на Метрострое приступило немногим более половины, а именно 7443 комсомольца. В начале 1934 г. комсомол и профсоюзы направили на Метрострой еще 19–20 тыс. московских рабочих, лишь меньшинство из которых являлись членами комсомола или партии.

К маю 1934 г. количество рабочих на строительстве метро достигло своего пика – 76 тыс. чел. Текучесть рабочей силы была высока, но в течение 1932–1934 гг. этот показатель сумели снизить с 43 % до 8 %. В 1933 г. показатель текучести (25 %) соответствовал среднему уровню в московской строительной промышленности. Смена места работы являлась в первую очередь реакцией рабочих на плохие условия труда и быта.

Обеспечение рабочих жильем в первые годы являлось серьезной проблемой. В предместьях города и вдоль строящейся трассы Метрострой воздвиг барачные поселки, которые в 1932–1933 г. находились в плачевном состоянии. Инспекции профсоюзов и контрольных органов регулярно вскрывали ужасающие условия проживания, но не предпринимали реальных шагов по их улучшению. Только в 1934 г. жилищные условия рабочих удалось сделать более-менее сносными.

Снабжение продовольствием осуществлялось через систему закрытых рабочих кооперативов, которых среди прочего обеспечивали собственные сельскохозяйственные предприятия, а также через столовые на рабочих местах. Продовольственный рацион в 1932–1933 гг. оставался скудным и впервые достиг удовлетворительного уровня в 1934 г. Состояние столовых и качество пищи являлись предметом постоянных жалоб и обвинений со стороны рабочих вплоть до конца 1934 г., хотя летом этого года положение существенно улучшилось. Директоров столовых периодически снимали со своих постов как «вредителей».

Заработок рабочих и жалованье служащих весьма разнились в соответствии с введенной в 1931 г. системой дифференциации заработной платы и в целом заметно превышали средний уровень в строительной отрасли. Принятое в августе 1932 г. решение о введении системы сдельной (аккордной) оплаты труда вступило в силу более чем через год, так что в 1933 г. большинство рабочих не имело норм труда, на основе которых можно было рационально рассчитать объем сдельной оплаты. Прогрессивно-премиальная оплата труда, которую в июле 1933 г. распорядился ввести Каганович, стала реальностью только через полгода, и из-за отсутствия твердых норм породила перерасход фонда заработной платы, которой не соответствовала фактическая производительность.

Условия труда на Метрострое были чрезвычайно тяжелы и у многих метростроевцев вызывали расстройство здоровья, к тому же до 1934 г. неудовлетворительным было снабжение рабочей спецодеждой. Произошло множество несчастных случаев и пожаров, от которых пострадало несколько тысяч человек, однако смертельных случаев на стройке было немного. Несмотря на удивительно низкое

число несчастных случаев со смертельным исходом, износ рабочей силы, и прежде всего молодежи, вследствие экстремальных условий и безудержной погони за темпами был громаден, иными словами – типично сталинский.

IV

В связи с проблемой вербовки рабочей силы, ее текучести, а также повседневных условий труда на стройке обнаруженные в ходе исследования Метростроя данные подтверждают результаты новейших исследований истории Советского Союза 1930-х гг. Вопросом, на который литература о сталинизме до сих пор не дала удовлетворительного ответа, является вопрос о недостающем звене (Missing link) механизма взаимодействия между реальной повседневностью и поведением населения.

Мы по-прежнему имеем дело с тем феноменом, что режиму удалось привлечь советских граждан к промышленному строительству и переустройству общества, в ходе которых условия их жизни катастрофически ухудшились, миллионы людей были депортированы или погибли от голода, и при этом не сложилось массовое движение сопротивления. Напротив, крупные социальные группы даже приняли активное участие в реализации этой программы, а широкие слои населения по меньшей мере терпеливо переносили все тяготы и своей готовностью к приспособлению позволили власти укрепиться и в конце-концов переродиться в террористический режим.

Попытки исследования, предпринимавшиеся до сих пор в этом направлении, ограничивались в той или иной мере монокаузальным объяснением поведения населения и потому могут иметь лишь ограниченную сферу применения. Страх перед репрессивным аппаратом, раздробление рабочего класса вследствие притока в города миллионов вчерашних крестьян, поддержка системы определенными группами, которые были обязаны режиму своим подъемом или ожидали от него такого подъема, успешная аккультурация и ассимиляция рабочих предприятием как «организатором сообщества» («community organizer»), восприятие большевистской лексики («дискурса»), приспособление к сталинской «цивилизации», содействие системе из внутренних побуждений – все эти объяснения, предложенные в литературе последних лет, имеют сами по себе право на существование, но не годятся, несмотря на явно или скрыто заявленные претензии, на роль универсального объяснения. Некоторые из предложенных толкований, как, например, тезис Стефена Коткина, что восприятие

сталинского «дискурса» постепенно привело у укоренению идеологии в сознании людей, или противоположный тезис Йохена Хелльбека о том, что крупные группы населения дали подписку в лояльности большевистской системе не из соображений целеполагания, а по ценностно-рациональным мотивам, до сих пор основывались к тому же лишь на точечных источниках.

На примере Метростроя впервые предпринята попытка на более широком источниковом материале исследовать, как различные социальные группы субъективно воспринимали их условия жизни и повседневное существование, и какие последствия имели тогдашние представления о жизни для социального поведения и мотивации людей.

Воздействие наступившего в 1929–1934 гг. ухудшения условий жизни и труда советских граждан на их поведение и внутренние установки хотя и не может быть количественно выражено, но все же его не следует недооценивать в плане становления сталинского общества. Проживание в стесненном пространстве с примитивными условиями санитарии и гигиены, хронически плохое снабжение, ежедневно наблюдаемые недостатки, усложняющие жизнь, – всего этого было достаточно для появления агрессивных настроений, роста радикализации общества и направления недовольства людей против «козлов отпущения», в отношении которых оправданно применение насилия.

Если затем людям, как то и было в сталинское время, предъявляли в качестве виновных за нужду и неудачи «кулаков», прокравшихся на предприятие, «саботажников» и прочих «врагов народа», то не удивительно, что агрессия массы направлялась в этом направлении, и многие добровольно участвовали в разоблачении «враждебных элементов».

События вокруг выдачи паспортов в 1933 г. свидетельствуют, кроме того, что имелась часть населения, которая уже тогда готова была осознанно и преднамеренно донести на своих родственников, соседей или коллег, чтобы извлечь для себя материальную выгоду, например претендуя на жилье «разоблаченного».

Реальность Метростроя каждая из представленных здесь групп переживала совершенно по-разному. С одной стороны, имелось твердое ядро коммунистов и комсомольцев, направленных на сооружение метро с московских строек и заводов, с другой стороны, большинство рабочих представляло собой недавних выходцев из деревни, которых партия классифицировала как «отсталых».

Важнейшей опорой режима на Метрострое являлись комсомольцы. Их модели поведения и мотивации служат ключом для пони-

мания эффективности системы воздействия власти на остальных рабочих.

В количественном отношении «твердое ядро» было относительно невелико. Из мобилизованных в 1933–1934 гг. 20 тыс. комсомольцев к июню 1934 г. на стройке продолжали работать около 9 тыс., из них только 7,9 тыс. – непосредственно на стройплощадках. В процентном отношении комсомольцы составляли около 18 % всего трудового коллектива шахт и дистанций. Тысячи молодых людей отказались отправляться на Метрострой по комсомольской мобилизации или сбежали со стройки через несколько дней или недель. Оставшиеся были высоко мотивированы, обладали прочным групповым сознанием и претендовали в качестве «руки партии» на то, чтобы воспитывать прочих рабочих и стимулировать их к более высоким достижениям.

Мотивы, которыми они руководствовались, многообразны. Поведение комсомольцев нельзя свести к одному движущему фактору, речь здесь шла о целом наборе мотивов, которые проявлялись у каждого в разных комбинациях. Недостаточны поэтому монокаузальные толкования, объясняющие поведение комсомольцев только расчетом на социальный подъем или энтузиазмом советского строительства.

Большинство комсомольцев выросло в деревне, они приехали в Москву в 1929–1933 гг. и к моменту поступления на Метрострой были в возрасте 16–22 лет. Почти все в той или иной форме получили советское школьное образование, многие даже обучались в специальных учебных заведениях и вузах и благодаря повышению уровня образования делали быструю карьеру. Почти половина, обладая минимальным образованием и низкой квалификацией, совершила заметный социальный подъем благодаря работе в комсомоле и профсоюзе. Много среди них было сирот и бывших беспризорников, нашедших в комсомоле замену семье и прочную систему ценностей. Лояльность на основе социального подъема была все же лишь одним из движущих факторов.

Некоторые добровольно подавали заявления о желании работать на Метрострое, поскольку здесь было живое дело или потому, что хотели своими руками помочь построению социализма. Для других работа на стройке становилась испытанием в борьбе, военным переживанием в качестве компенсации за не выпавшее на их долю участие в революции и гражданской войне. У многих же не было ясного представления, куда их посылали, и они отправлялись на стройку не по внутреннему убеждению, а по обязательству или из чувства долга. Комсомольская дисциплина и привитое молодежи сознание долга перед страной играли при этом столь же заметную роль, как и угроза исключения из комсомольской организации.

Членство в комсомоле и связанная с этим общественная работа вносили в жизнь комсомольцев не только разнообразие, но и чувство ответственности, предоставляли возможность для реализации власти и придавали молодежи ощущение своей важной роли в происходящем. Большинство молодых коммунистов Метростроя впервые в жизни оказались назначены на ответственные посты, как бригадиры они получили власть над рабочими, а как инспекторы по качеству – даже над инженерами.

Не следует недооценивать и личные связи, динамические процессы в группах молодежи и честолюбивое стремление не отстать от других. Многие так или иначе старались, чтобы над ними не смеялись как над лодырями и слабаками и чтобы не разлучиться с друзьями по бригаде. Были и комсомольцы, которые изъявляли желание пойти на Метрострой из-за скуки повседневной жизни, или потому, что конфликтовали на прошлом месте работы, или жаждали приключений. Для многих поступление сюда на работу становилось рубежом взросления или признаком возмужалости. Иных же привлекала высокая зарплата и перспектива награждения орденом.

Твердое ядро комсомольцев в самое короткое время приобрело необходимую квалификацию и стало авангардом строительства. Эти комсомольцы задали высокий темп работы в бригадах, организовали «социалистическое соревнование», следили за производительностью и поведением других рабочих, увлекали их своим примером и всячески заботились о том, чтобы те не отставали в работе. Их быстрее и чаще, чем других, назначали бригадирами и десятниками, в качестве подчиненных они также проявляли высокий уровень инициативы, что порой приводило к конфликтам, недисциплинированности и подрыву авторитета начальников. Комсомольцев, не проявлявших желательной модели поведения, публично «разбирали» на собраниях и исключали из организации.

У членов партии, доля которых составляла всего около 5 % трудового коллектива шахт и дистанций, главные вехи биографии в основном совпадали с комсомольцами. Удельный вес тех, кому с помощью партии удалось с самых низов подняться на ведущие позиции, среди них был еще выше. Многие из них заняли такие ключевые посты, как партийные секретари, парторги, коменданты бараков, директора столовых или бригадиры. Даже если они являлись рядовыми рабочими, на них возлагалась ответственность за достижения своей бригады или смены. Задачи коммунистов, их модели поведения и восприятие реальности в целом совпадали с комсомольцами.

К опорам режима не стройке помимо комсомольцев и коммунистов следует отнести также инженеров и техников, поскольку они со-

действовали власти уже одним тем, что предоставляли в ее распоряжение свои знания и квалификацию. На Метрострое работали как «буржуазные» специалисты, так и молодые «советские» инженеры и «практики» без формального образования. Из числа «буржуазных» спецов лишь немногие вступили в партию, среди же «советских» – большинство.

«Советские» инженеры занимали должности после получения образования в вузах, куда их посылали после того, как они отработали свое рабочими или партийными функционерами. Некоторые из «буржуазных» специалистов, напротив, не имели повода быть признательными режиму, но тем не менее с полной отдачей работали на Метрострое, даже если, как инженеры МГЖД, пережили в 1930 г. тюремное заключение по обвинению во «вредительстве». Работа в качестве инженера составляла главное содержание их жизни, а строительство метро представляло собой такую цель, которая сама по себе обеспечивала высокую мотивацию. Политическая система, в рамках которой они работали, играла подчиненную роль в их стремлении к высоким достижениям.

Отношение инженеров к партии носило амбивалентный характер. Даже о Ротерте, который хоть и не был членом партии, но чья верность режиму не подлежит сомнению, известно, что в близком кругу он позволял себе отрицательно и в грубой форме отзываться о вмешательстве Хрущева. Открыто инженеры не осмеливались выступать с критикой партийных распоряжений. Под давлением Московского комитета партии начальники строительных участков одобрили экстремально сжатые сроки завершения тоннелей и поневоле признали их реалистичными. Но втайне многие исходили из того, что этот план невыполним.

Масса рядовых рабочих стремилась снизить жесткие трудовые требования с помощью своевольной модели поведения (прогулы, медленная работа, перекуры, разговоры, чтение газет, уборка станков и др.). Тем самым они, как это уже известно из исследований по другим предприятиям, компенсировали на индивидуальном уровне отсутствие возможности действовать всем коллективом, выражать недовольство и отстаивать свои интересы с помощью организованных стачек и других форм классовой борьбы. Они сами открывали клапан для снижения внешнего давления.

Эта модель поведения, часто критикуемая партийными бонзами и управленцами, но в то же время молчаливо сносимая, невольно действовала как стабилизирующий фактор и способствовала интеграции недовольных рабочих, поскольку направляла протестный потенциал в безвредное для режима русло. Рабочие, которые временами про-

гуливали и пытались снизить трудовые нормы с помощью медленной работы, в принципе не отвергали систему, а в гораздо большей степени участвовали в ее построении – хотя бы как попутчики и в полсилы.

С дисциплиной и производительностью труда на строительстве метро в 1932–1933 гг. дело обстояло плохо. Значительные потери рабочего времени происходили из-за простоев, опозданий, ухода с рабочего места, прогулов и сна во время ночной смены. Даже в 1934 г. около 20 тыс. рабочих, или более половины среднегодовой численности рабочей силы, были уволены из-за нарушений трудовой дисциплины или же сами покинули стройку.

Несмотря на эти красноречивые данные о неповиновении, нельзя не отметить, что в целом рабочие приспосабливались, интегрировались и предоставляли свою рабочую силу в распоряжение власти. Некоторых увлек пример «энтузиастов», у других преобладал страх перед репрессиями, они бежали из деревни в город от голода и были рады получить крышу над головой, третьи использовали прогрессивную оплату труда для увеличения заработка или не хотели, чтобы в многотиражках и на собраниях их клеймили позором как худших работников. Даже самовольно покинувшие стройку не отвергали ее в принципе, а лишь искали большего заработка и лучших условий труда и жизни.

В то время как летом 1932 и 1933 гг. сезонные рабочие толпами отправлялись в свои деревни для помощи в уборке урожая, в 1934 г. многих из них склонили к тому, чтобы остаться на стройке. Традиционная крестьянская модель поведения исчезала под влиянием нового окружения и уступала место ассимиляции в составе городского пролетариата. Бригады постепенно заменили прежние артели. Приспособление ни в коем случае не протекало бесконфликтно, но в конечном итоге завершилось успешно. В целом источники свидетельствуют о том, что рабочие шли на сотрудничество с властью не потому, что внутренне усвоили большевистский «дискурс», но по той причине, что различными способами были мотивированы или принуждены к этому.

Одним из недооцененных в прежней литературе факторов интеграции недовольных рабочих являлась возможность легальной критики недостатков и жалоб на начальство. Режиму удалось направить эту критику в такое русло, чтобы она – несмотря на имманентно присущие системе недостатки – действовала в качестве стабилизирующего власть клапана. В принципе каждый простой рабочий мог призвать к ответу своего начальника или даже партийного функционера, если выступал с критикой в пределах дозволенного. Институ-

ционализированная «критика и самокритика» помогла режиму направить недовольство рабочих на отдельные личности и тем самым удачно завуалировать структурные слабости. Критика снизу, помимо того, способствовала улучшению работы функционеров и управленцев низшего уровня, побуждая их идти на уступки. Каждый обязан был считаться с возможностью, что его могут уволить, исключить из партии или приговорить к заключению в лагере. Напротив, критика функционеров более высокого уровня, системно обусловленных неполадок, а также «генеральной линии партии» оставалась табу.

В ряде областей, непосредственно касавшихся условий жизни и труда, рабочим удавалось добиться существенного улучшения своего положения путем направления жалоб в контрольные органы. Такие жалобы звучали на всякого рода собраниях, их подавали в профсоюзные и комсомольские комитеты, комиссию по тарифным конфликтам, специальное бюро жалоб Рабоче-крестьянской инспекции и в производственные многотиражки. Последние при необходимости направляли общий поток жалоб в правильное русло, объявляя конкретных «козлов отпущения», виновных в неполадках, которых к тому же регулярно разоблачали якобы как «кулаков» и «саботажников» социалистического строительства.

На строительстве метро возник и особый фактор мотивации и интегрирования, а именно многократно отмеченная ранее групповая самоидентификация участников строительства как «метростроевцев», которая у комсомольцев и ударников определенно не ограничивалась уровнем дискурса. Нельзя утверждать с определенностью, в какой мере она была свойственна рядовым рабочим. Строители метро явно не были тем сплоченным, единодушным коллективом, о котором не уставала повторять советская пропаганда, но и простые рабочие могли идентифицировать себя со стройкой и мириться со многими вещами, которые на другом объекте побудили бы их уволиться. Ведь они работали не просто на какой-то стройке, а на совершенно особом Метрострое, о котором каждый день писали в газетах и который был у всех на устах. Появлению общего группового сознания способствовала относительно единая, молодежная возрастная структура рабочих. Интегративной составной частью этого группового сознания являлся очевидный акционизм: не просто работали, но трудились «с полной выкладкой». Партийные вожди целенаправленно укрепляли это сознание собственной манерой поведения.

Акционизм находился в тесной связи с одним фактором, который далеко выходил за пределы Метростроя и в то же время недооценивался исследователями сталинизма: вся страна, и стройка метро в особенности, находились в искусственно созданной обстановке «во-

енной угрозы». Политическое руководство в годы коллективизации и индустриализации сознательно прибегло к менталитету гражданской войны и режиму чрезвычайного положения, на что особенно горячо откликнулся комсомол. Множество молодых людей, заставших революцию и гражданскую войну детьми, мечтали о своих героических подвигах, которые они могли совершить лишь на «фронте индустриализации». Не следует недооценивать распространение этого милитаристского менталитета в плане радикализма и готовности к насилию сталинской системы господства, среди ее носителей и попутчиков. Представление о том, что страна находится на военном положении, меняло структуру ценностей и манеру действий участников системы, снижая их сопротивляемость методам борьбы с «врагами».

Влияние гражданской войны прослеживается и в биографиях деятелей того времени. Большинство партийных функционеров Метростроя своим возвышением было обязано гражданской войне, в годы которой они приобрели военный опыт и заняли ключевые посты. Когда в 1930-х гг. ввиду недостаточного образования их признавали непригодными для назначения на средние и высшие должности, у них часто не находилось на это другого ответа, кроме как разоблачить происки «врагов» и одолеть их.

Строительство метро с его экстремальными условиями особенно удачно подошло на роль заменителя войны, и многими именно так и воспринималось. С учетом искусственно нагнетаемой обстановки военного времени можно лучше понять типичные модели поведения комсомольцев-метростроевцев. Психология войны позволила в короткий срок высвободить огромную человеческую энергию и потребовать от людей таких жертв, которые были бы немыслимы в нормальных условиях. Как и на войне, такое усилие все же могло быть направлено только на цель, достижимую в короткий срок, поскольку это напряжение нельзя было выдерживать длительное время.

Формы прямого сопротивления, такие как отказ от работы, забастовки и саботаж, на строительстве метро встречались нечасто. Метрострой тем самым вписывается в общую картину, известную по прежней литературе. Последние относительно крупные волнения и стачки рабочих в Советском Союзе имели место в 1932–1933 гг. в связи с сокращением продовольственного пайка. После этого происходили только мелкие разрозненные забастовки. Из-за отказа приступить к работе на Метрострое в 1934 г. было уволено 1247 рабочих (3,4 % средней численности), но лишь четверо рабочих – по обвинению в саботаже. За 1932–1933 гг. зафиксировано несколько случаев классического саботажа, не имевших политической подоплеки, а

лишь нацеленных на то, чтобы поломкой машин и инструмента притормозить темп работ.

V

Интеграция выходцев из деревни в новый советский рабочий класс и их перевоспитание в «нового человека» основывалось не только на их внутренней мотивации, но осуществлялось также с помощью воспитательных мер, приучения к социалистическим формам труда, а также культурного проведения досуга, как это констатировал Кеннет Страус на примере крупных предприятий Москвы, обосновав свой тезис о предприятии как «организаторе сообщества» («community organizer»).

Пропаганда объявляла строительство метро в Москве «школой», «университетом» или «кузницей» нового человека. В этом проявились официальные установки на то, что работа на строительстве метро в корне меняет людей, ведет к их культурному и политическому «росту», делает из бывших беспризорников и уличной шпаны идеального героя труда.

Действительность была куда прозаичней. При исследовании роли Метростроя как «школы» в плане образования рабочих выясняется, что даже в 1934 г. значительное большинство рабочих не прошло адекватного обучения. В 1932–1933 гг. строительство велось по сути неквалифицированными рабочими, в 1934 г. около 31,5 % рабочих окончили необходимые курсы технической подготовки.

Для провозглашенного изменения сознания и перевоспитания более эффективным инструментом оказалось социалистическое соревнование. Когда оно превратилось в массовую серую рутину, соревнование, как заметил Страус, содействовало консолидации трудовых отношений в бригадах, которые стали основным звеном рабочей организации и заменили в этой функции традиционные артели и формы отношений между мастером и учеником. Наряду с этим ударные бригады служили инструментом укрепления трудовой дисциплины и создавали дополнительную мотивацию, не в последнюю очередь с помощью инсценировки труда членов бригады как события общественной жизни.

На Метрострое социалистическое соревнование развивалось по мере проникновения на стройку партии и комсомола. После нерешительной раскачки оно впервые достигло своего пика в третьем квартале 1933 г., в разгар мобилизационной кампании по привлечению на стройку комсомольцев. К концу 1934 г. почти половина членов трудового коллектива работала в составе ударных бригад. Об эффек-

тивности соревнования имеющиеся источники содержат скудную информацию. По этим данным едва ли половина участников соревнования выполняла взятые на себя обязательства.

Формирование «нового человека» не ограничивалось рабочим местом, партийная, профсоюзная и комсомольская организации стремились оказывать воздействие на рабочего и в свободное от работы время, направляя его активность в нужное русло. Проводимая в этих целях «массово-политическая работа» предусматривала приучение рабочих к «культурной» жизни, меры по ликвидации неграмотности, а также по развитию общего и политического обучения. Сюда же относились организация культурного досуга и спортивные мероприятия.

Большинство из этих акций впервые были проведены в 1933–1934 гг. после прихода на стройку комсомольцев. Последние особенно активно проявили себя и в деле воспитания своих коллег-рабочих. Барачные поселения были оснащены «красными уголками», радиорепродукторами, киноустановками, клубами и малыми библиотеками, основаны кружки политпросвещения, в бараках и на стройплощадках в обеденный перерыв устраивались коллективная читка газет, прослушивание радиопередач, выступления агитаторов, которых обязывали вести с рабочими политические беседы. Система политпросвета в 1932–1933 гг. была плохо организована, посещаемость занятий оставалась низкой, весной 1934 г. наметилось определенное оживление, но вплоть до декабря 1934 г. эту систему нельзя было назвать эффективной.

Более популярной формой проведения досуга, по сравнению с политическими лекциями, служили кружки художественной самодеятельности и литературные объединения, в которых весной 1935 г. по собственной инициативе занималось от 1,5 до 2 тыс. метростроевцев. Впрочем, это движение впервые проявилось летом 1934 г., а своего апогея достигло зимой 1934/1935 гг. Замечательной творческой активностью отличались литературные кружки, состоявшие под патронажем известных писателей.

В количественном отношении литературные кружки и художественная самодеятельность, объединявшие меньшинство метростроевцев, заметно уступали мерам культурного обслуживания в форме посещения театров, концертов, киносеансов и музеев. Спрос на эти формы проведения досуга постоянно опережал предложение. В 1933 г. профсоюз распределил 22 тыс. билетов на различные представления. В 1934 г. культурное обслуживание улучшилось. Около 50 тыс. билетов для рабочих-ударников выделили московские театры и кинематограф, кроме того, для метростроевцев устраивались особые спектакли и киносеансы.

Спортивная жизнь после долгой раскачки впервые начала налаживаться в заметном масштабе в 1934 г. С одной стороны, занятия спортом были ориентированы на военную подготовку молодежи, но, с другой, учитывались и потребности рабочих в игровых видах (футбол, волейбол). Осенью 1934 г. основали кружки для занятий рядом видов спорта. Гордостью Метростроя являлся учрежденный летом 1934 г. Аэроклуб, в котором в первую очередь комсомольцы в свободное время обучались парашютному делу, занимались планеризмом и обучались пилотированию самолетов.

Культурные и спортивные акции в качестве средства проведения досуга с готовностью принимались метростроевцами и выполняли многоролевую функцию: во-первых, они были призваны обеспечить влияние режима на людей и в их свободное время и следить за воспитанием рабочих, хотя реализовать эту задачу по многим причинам удалось только в основных чертах. Совместное проведение досуга, во-вторых, призвано было облегчить интеграцию разнородного по составу трудового коллектива. Один этот факт свидетельствует о том, что культурно-спортивные кружки способствовали образованию группового сознания «метростроевцев». В-третьих, массово-политические мероприятия – по аналогии с подобными в национал-социалистической Германии – выполняли компенсаторную функцию, примиряя рабочего с тяжелыми условиями труда и примитивным бытом в бараках и временно возвращая его в иллюзорную «нормальность».

VI

Поведенческие модели населения в сталинскую эпоху лишь отчасти определялись самими людьми. Не менее важным фактором являлось принудительное вовлечение людей в командную экономику, и этот фактор одновременно можно рассматривать в контексте нагнетания военной истерии. По этой причине следует задаться вопросом не только о том, каковы были внутренние мотивы действий людей, но и как воздействовали на них внешние принуждения, инструменты реализации власти и контроля. На примере Метростроя впервые показано, как режиму и его общественным организациям (партия, комсомол, профсоюзы) удалось, буквально начиная с нуля, построить свои властные структуры на самом низовом уровне и постепенно установить контроль над всем предприятием и занятыми на нем рабочими и служащими.

С 1931 по 1933 г. Метрострой являл собой картину, противоречащую всякой теории тоталитаризма: план не выполнялся, рабочие

приходили на работу, уходили и трудились практически по своему усмотрению, прогуливали, появлялись на рабочем месте в нетрезвом виде, опаздывали и работали с низкой производительностью. Инженеры полемизировали и увиливали от принятия решения. Приказы сверху не исполнялись или выполнялись не в полном объеме. Тысячи «социально чуждых элементов» находили прибежище на стройке. Не могло быть и речи об эффективном и жестком руководстве со стороны партии или о пронизывании ею всех структур в духе командной экономики. Коммунисты и комсомольцы составляли явное меньшинство в трудовом коллективе, располагали только зачаточными низовыми организациями и скорее сами плыли по течению, чем направляли его в нужное русло. Партийные, комсомольские и профсоюзные функционеры, поскольку они вообще были на шахтах и дистанциях, не разбирались в делах, имели смутное представлние о своих обязанностях и в целом оставались довольно беспомощными.

Перемены наступили во второй половине 1933 г. после притока на стройку мобилизованных с заводов Москвы коммунистов и комсомольцев. Началось строительство партийной, комсомольской и профсоюзной организаций, которые постепенно распространились вплоть до бригад и звеньев, где действительно пользовались влиянием. В конце 1933 г. создали по крайней мере основную структуру низовых организаций. Многие партгруппы, впрочем, существовали только на бумаге, поскольку парторги были перегружены работой, а секретари партячеек не слишком о них заботились. Весной 1934 г. впервые удалось настолько укрепить низовую структуру, что она смогла развить активность, выходящую за пределы самоорганизации. Летом 1934 г. сеть партийных и комсомольских групп стала настолько плотной, что едва ли рабочий на стройке впредь мог полностью избежать их влияния.

В этом процессе «утверждения власти» важную роль сыграла партийная чистка 1933 г. В ходе этой кампании, длившейся несколько недель, все члены партии должны были пройти через публичную критику на собраниях, к участию в которых настоятельно приглашали и беспартийных рабочих. Критика и публичная компрометация функционеров и коммунистов на ответственных административных постах в первую очередь была нацелена на то, чтобы дисциплинировать и активизировать нижний и средний уровень организации.

Упреки рабочих по адресу коммунистов, публиковавшиеся в том числе и в «Ударнике Метростроя», отражали прежде всего низкий уровень жизни жалобщиков. Чистка, таким образом, выполнила и функцию предохранительного клапана, с помощью которого накопившееся недовольство рабочих отводилось на конкретных вино-

вников неполадок. Из партии исключали в основном коммунистов с административными функциями, которые не справились со своими обязанностями или своим поведением вызывали недовольство рабочих, а также идеологически нестойких и неактивных членов партии призыва 1929–1932 гг. Тем самым партия освободилась от обременявших ее коммунистов и повысила свой авторитет среди рабочих.

После чистки, о завершении которой на Метрострое объявили в декабре 1933 г., и консолидации низовых организаций партия и комсомол в 1934 г. инсталлировали систему эффективного и (почти) тотального контроля и реализации власти. В рамках этой системы они применяли разнообразные методы для контроля и стимуляции членов своих организаций, руководства предприятия и рядовых рабочих.

Контроль над администрацией Метростроя партия осуществляла, в частности, путем «перетряхивания» кадров, исключения из рядов партии инженеров и управленцев или их увольнения, а также отдавая распоряжения в отношении отдельных лиц и сообщая о неполадках в высшие партийные и контрольные инстанции. Директивы парткома Метростроя по адресу руководства предприятия или отдельных шахт и дистанций, касавшиеся вопросов управления, нередко расходились с принципом единоначалия. Часто они были посвящены и принципиальным моделям поведения и распоряжениям начальников или лидеров партийных органов, которые пока не перестроились в нужном направлении.

Важными инструментами партии являлись стенгазеты, а также основанная в 1932 г. газета «Ударник Метростроя» и множество выходивших с июля 1934 г. производственных многотиражек шахт и дистанций. Эти издания были нацелены партией на оказание давления на администрацию и рабочих Метростроя. Другими средствами реализации власти в управленческом аппарате служили плакаты с карикатурами или листовки, которые брали на мушку конкретных лиц или публично требовали провести определенные мероприятия или отказаться от других.

Поскольку отнюдь не все члены партии и комсомола являлись энтузиастами, то таковых следовало активизировать и дисциплинировать с помощью их организации. Самой распространенной формой реализации власти над группами или ячейками партии и комсомола являлось проведение собраний, используемых для того, чтобы осудить неправильное поведение отдельных товарищей перед лицом всего коллектива. Следующей ступенью такой критики были регулярные отчеты отдельных коммунистов или комсомольцев перед своей группой.

Секретари партячеек и групорги помимо этого интересовались частной жизнью коммунистов и комсомольцев и при необходимости брались за их «обработку», т. е. вели с ними беседы, давали материал для чтения и помогали при личных затруднениях. Отдельные лица и целые бригады со своей стороны инспектировали ход работ и выполнение плана. Производственные и стенные газеты в то же время использовались для укрепления дисциплины среди членов партии и комсомола.

Публичные акции и ответственность перед коллективом служили приводным ремнем механизма реализации власти в рабочей среде. На смотровых досках сравнивались показатели бригад или отдельных рабочих. Провинившихся осуждали на собраниях бригад или в газете, в случае тяжких нарушений увольняли, вывешивали в бараках стихи и карикатуры на конкретных, поименно названных персон, или в плакатах требовали от бригад своевременно выполнить определенную работу. Члены партии и комсомола, а также профсоюзные функционеры оказывали давление на рабочих в личных беседах и созывали так называемые «товарищеские суды». В ряде случаев в качестве инструмента укрепления дисциплины применялись также уголовные суды.

Решающая роль в процессе реализации власти на рабочих выпала на долю комсомольцев, которых своевременно распределили таким образом, чтобы по возможности обеспечить влияние во всех бригадах. Они ежедневно проводили бригадные собрания-«пятиминутки», на которых оценивалась работа отдельных членов бригады, причем речь здесь шла не только о трудовой дисциплине и темпах работы, но и о личном поведении рабочих. Комсомольцам было поручено также вести в бараках политические беседы, следить за проведением рабочими досуга и деятельно участвовать в разоблачении притаившихся «кулаков» и «враждебных элементов».

Действенность мероприятий по укреплению дисциплины, повышению темпов, производительности и качества работ зависела от эффективности надзора за их проведением. В течение 1934 г. партия и комсомол создали многоступенчатую систему, которая основывалась не только на контроле коммунистов и комсомольцев над остальными рабочими, но и на неформальном обоюдном контроле рабочих в бригадах. Распространенным методом обеспечения качества работ служила проверка выполненного задания следующей рабочей сменой. Весьма действенным инструментом контроля являлись и «общественные инспектора качества»: ударники, по большей части комсомольцы, проверяли качество бетона и гидроизоляции, и им тем самым давались широкие полномочия.

Даже если описанная система функционирования имела в целом тоталитарные черты, следует дополнить картину контроля «сверху», представленную теорией тоталитаризма, элементами децентрализованной реализации власти и упрочения ее в массах «снизу». Контроль и реализация власти внутри предприятия функционировали не столько благодаря террору политической полиции – хотя страх перед ОГПУ нельзя исключать при оценке поведения рабочих, – сколько потому, что тысячи комсомольцев присягнули на верность системе и фанатично боролись за нее в своем круге компетенции.

Успех комсомольцев и коммунистов в значительной мере покоился на том, что в отношении большинства рядовых рабочих они действовали с непоколебимой отвагой. Идеология придала им убеждение, что их взгляды, цели и поведение являются единственно правильными, а их успех есть дело исторической закономерности. Поэтому они не страшились, будучи в меньшинстве, выступать против большинства и «воспитывать» рядовых рабочих.

По меньшей мере столь же эффективным средством, как и ликвидация прежних структур, являлось конструктивное строительство новой реальности, большевистского стиля жизни, особой «цивилизации», как определил ее Коткин. Комсомольцами и коммунистами двигало сознание того, что они действуют на прочной основе этой новой реальности, что они выступают не только как разрушители старого, но структурируют свое мировоззрение как создатели нового мира, придающие смысл бытию, строящие нечто небывалое. Этой позитивной энергии остальным рабочим по существу нечего было противопоставить. Свойственные им «непокорные» модели поведения рассматривались как проявление отсталости и лишь до некоторой степени могли ослабить или замедлить мероприятия большевиков.

Реализация власти и контроль проходили не только внутри предприятия, но и в вышестоящих инстанциях. При этом можно выделить три типа вмешательства: выработка основных направлений и рамочных условий, прямое вмешательство в управление предприятием, а также контроль над ним.

Решения Политбюро, Совнаркома и других властных структур, касавшиеся Метростроя, не вторгались в сферу оперативного руководства стройкой, но предписывали важные основные направления и рамочные условия, устанавливали сроки или сглаживали конфликты между администрацией и государственными ведомствами.

Совершенно иной характер имели меры воздействия со стороны Московского городского и областного комитета партии и Моссовета. Прежде всего, горком партии при Кагановиче и Хрущеве действовал как своего рода «высшее руководство стройкой», и его вмешатель-

ство в течение 1934 г. постоянно возрастало. Все назначения на Метрострое осуществлялись по указаниям горкома партии. Каганович в 1934 г. ежемесячно созывал совещания руководства Метростроя, а также шахт и дистанций, на которых заслушивались их отчеты. Эти совещания выполняли функцию центрального звена механизма его влияния. Каганович не отдавал распоряжения руководству Метростроя, но вызывал к себе ответственных лиц. Действовал он не столько через партийных секретарей, сколько через центральную администрацию и начальников шахт. Он позволял инженерам держать себя в курсе событий, излагать свои проблемы и разрабатывал вместе с ними постановления Московского комитета партии, в которых он хотя и ставил их под пресс жестких сроков и инструкций, но в то же время предусматривал все необходимые меры для создания благоприятных рамочных условий. Этот стиль руководства проявил себя как в высшей степени эффективный. Впрочем, постоянное давление требовалось в первую голову потому, что самим Кагановичем без особой необходимости были установлены экстремально жесткие сроки завершения строительства, что, в свою очередь, породило множество проблем, и прежде всего в отношении качества работ.

Хрущев, которому Каганович поручил ежедневную работу на стройке, придерживался стиля «рубахи-парня», отдававшего приказы непосредственно на стройплощадке, при этом мало заботясь о поддержании единоначалия и соблюдении внутрипроизводственной иерархии. В последние недели перед пуском метро он почти неотлучно находился на стройке и лично вникал в такие детали, как строительство наклонных шахт и монтаж эскалаторов.

Предприятие находилось под наблюдением Контрольной комиссии / Рабоче-крестьянской инспекции, профсоюзов и органов государственной безопасности. Если профсоюзы обладали немногими серьезными рычагами воздействия, то расследования Контрольной комиссии / Рабоче-крестьянской инспекции показали себя с лучшей стороны. Последняя в 1933 г. провела реструктуризацию административного аппарата Метростроя и зорко следила почти за всеми областями строительства, от возведения бараков до эксплуатации машин. Одна только угроза провести текущее расследование оказывала требуемое воздействие на ответственных лиц. В случае серьезных упущений виновных увольняли и отдавали под суд. Деятельность ОГПУ/НКВД на Метрострое на основе имеющихся источников можно реконструировать лишь фрагментарно. Они выступали на авансцену, когда вскрывались преступления, происходили крупные несчастные случаи, им вменялись в обязанность охрана стройплощадок и наблюдение за административным аппаратом.

Пример обнажившихся проблем с качеством работ свидетельствует, что вмешательство мощных партийных структур и совместная деятельность различных контрольных органов хотя и приносили заметный эффект, но не всегда приводили к желаемому успеху. Система реализации власти и контроля внутри Метростроя и вне его и в 1934 г. оказалась не столь эффективной, каковой ей следовало быть. Недостаток производительности и дисциплины среди рабочих свидетельствовал, что мобилизация всех сил удалась только на короткий период, а именно с января по июнь, максимум по август 1934 г. Вслед за тем производительность труда вновь резко понизилась, и участились сетования по поводу «демобилизующих настроений» и «самоуспокоенности».

Там, где политический контроль партии распространялся не только на рабочих, но касался технических вопросов строительства и конкретных распоряжений руководства предприятием, он проявлял себя как более эффективный. Разительным примером тому является архитектурное решение и декоративное убранство станций Московского метро, разработке которых Каганович уделял самое пристальное внимание.

VII

Строительство метрополитена сыграло роль идентификационного фактора не только для его непосредственных участников, но и в высшей степени подошло для целей пропаганды, которая инсценировала на этом материале решающий шаг на пути к светлому будущему. Под девизом «Мы строим лучшее метро в мире» населению успешно прививалось чувство, что здесь как общее творение всех советских граждан возникает небывалое сооружение, которым можно гордиться. Пропаганда превращала метрополитен в символ устремленного ввысь Советского Союза, способного благодаря успешно проводимой индустриализации уже сейчас овладеть сложнейшей техникой, тогда как капиталистические страны в то же самое время стагнировали в мировом экономическом кризисе.

Публичная презентация метро заключалась, впрочем, не только в прославлении строительного замысла, но и сопровождалась критическими публикациями в прессе. Проблемы не утаивались от общества, но представлялись ему в таком виде, чтобы оно осознало, о какой великой стройке идет речь. Прежде всего, если вопрос касался перебоев со снабжением или обстановки в бараках и столовых, руководящих чиновников призывали к ответу.

Открытие метро было обставлено как большое народное празднество. Уже за несколько недель до этого сотни тысяч людей были

допущены на станции и им позволили совершить пробные поездки. Каганович в своей речи по случаю пуска метро обозначил его как победу социалистического строительства и доказательство того, что большевики отныне стоят на верном пути, чтобы превзойти Запад.

Уже во время строительства к сооружению метро были привлечены широкие слои населения в форме участия в субботниках или оказания шефской помощи. В случае со знаменитыми субботниками на строительстве метро речь, впрочем, шла не о спонтанном притоке людей на стройплощадки, как изображала это пропаганда, а о санкционированной «сверху» акции, проводимой – и, следует сказать, не слишком эффективно – по точному плану. Москвичи поначалу негативно отнеслись к строительству. Только в 1934 г., когда наметился явный успех, их настроения изменились. После завершения первой очереди, метрополитен со своими роскошными станциями и вестибюлями быстро стал предметом гордости не только москвичей, но и всей страны.

В связи с пропагандистской кампанией возник и проект «История метро», который в 1933–1935 гг. проводился в рамках редакции «История фабрик и заводов»: параллельно со строительством следовало написать и его историю. В проекте приняли участие сотни метростроевцев, которые вели дневники, писали рассказы и стихи, давали стенографически записанные интервью. Этот замысел следует рассматривать как часть стратегии режима, направленной на изменение общества. С одной стороны, опубликованные сборники отразили весь набор стереотипов о «новом человеке», которые следовало внедрить в общественное сознание. С другой стороны, таким способом рабочих хотели убедить в том, что всеми своими успехами они обязаны целеустремленному руководству партии и как они «выросли» на стройке.

Готовый метрополитен стал одним из важнейших элементов имиджа Советского Союза перед заграницей. Газеты с удовлетворением приводили хвалебные слова признания иностранных гостей по адресу нового метро. Даже противники Советского Союза были впечатлены этим свершением.

Своему населению метро представили как прообраз будущей жизни при социализме. В этом подземном микрокосме было красиво, светло, чисто, эффективно, все рационально устроено по последнему слову техники, и даже люди, оказавшись в метро, общались – в зеркале пропаганды – друг с другом иначе, а именно дружески и более жизнерадостно: «новый человек» с энтузиазмом заложил первый кирпич «социализма».

* * *

Взятый в целом, пример Метростроя свидетельствует, что эта тема может содействовать изучению сталинизма в разных направлениях. При этом в любом случае нельзя ограничиться одним-единственным истолкованием этого феномена. Мы имеем дело не с одной, а с целым комплексом причин того, почему сталинизм смог утвердить свое господство и вовлечь в свою систему обширные группы населения или по крайней мере подавить их сопротивление. Комбинация различных объяснений ведет далее к ограничению и обоюдным возражениям.

Это касается некоторых результатов прежнего изучения, проведенного под знаком теории тоталитаризма, в последние 20 лет отодвинутых в сторону, но сохраняющих свое значение для некоторых областей: игнорирование ведущей роли аппарата террора и репрессий в механизме функционирования этой системы и приспособленческой модели поведения значительной части населения ведет к непониманию сути сталинского режима. После кровавого опыта гражданской войны и коллективизации и в обстановке массовых арестов и смертных казней возможности для организованного сопротивления были минимальны. Поэтому нет ничего удивительного в том, что люди, которые по сути отвергали этот режим, приспосабливались к нему, заботясь в первую очередь о безопасности и сохранении своих семей, и тем самым косвенно поддерживали систему. Подобные модели поведения были широко распространены и в национал-социалистической Германии.

Результаты социально- и культурно-исторического исследования не противоречат этим данным. Последние удачно дополняют изучение процессов, которые нельзя объяснить одним страхом перед репрессиями. Несомненно, советский рабочий класс 1930-х гг. был раздроблен и не способен к действию; очевидно и то, что имелись социальные группы, которые были обязаны режиму своим подъемом или рассчитывали на такой подъем; ясно, что многие глубоко усвоили коммунистическую идеологию и с воодушевлением отдавались делу строительства нового общества; не подлежит сомнению и то, что существовали широкие слои, которые лишь внешне играли ожидаемую от них роль ударников, стремясь, насколько возможно, выйти из-под ударов системы.

Все эти аспекты вполне идентифицируются и на примере Метростроя, но ни один из них не годится на роль универсального объяснения. Даже мотивы комсомольцев, самой идеологизированной группы среди рабочих Метростроя, настолько различны в индивидуальном плане, что не укладываются в единую схему. Весьма продуктивной

здесь может оказаться модель военного положения, позволяющая лучше понять отдельные модели поведения, если не применять ее принудительно в качестве всеобщего рецепта. Одновременно пример Метростроя отчетливо показывает, что излишне ставить вопрос о внутренних мотивах применительно к значительной части персонажей. Во время решающего этапа строительства в 1934 г. они были вовлечены в жесткую систему контроля и реализации власти, которой лишь с трудом могли противостоять.

В основе подхода, которому следовал автор в предлагаемой работе, а именно объединения различных точек зрения, лежит исходное представление о том, что сталинизм являет собой сложную общую систему, которую нельзя, как это по большей части делалось ранее, свести к определенным отдельным феноменам. Систему сталинизма составляют не только депортации, расстрелы и культ личности, но и инструментализация культурных и спортивных акций или инсценировка технических достижений как народных празднеств. Если о почти каждом из этих элементов по отдельности – впрочем, как и о репрессиях – по праву можно сказать, что сами по себе они не являются «типично сталинистскими» и что нечто подобное наблюдается и в других системах господства, то тем не менее они образовывали интегративную составную часть тогдашней повседневности. «Типично сталинистскими» служили, собственно, комбинации, в которых они проявлялись, и стиль их маскировки, который – надеется автор – стал отчетливо различим на примере строительства Московского метрополитена.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение I

Технический аспект строительства

Законченная первая очередь Московского метрополитена включала Кировско-Фрунзенскую линию, как теперь называется тогдашняя Мясницко-Усачевская линия, от Сокольников до Крымской пл. протяженностью 8,619 км, Арбатский радиус от Библиотеки Ленина до Смоленской пл. (2,448 км) и ответвление в вагонное депо (315 м), всего 11,382 км трассы с 16,484 км тоннелей (8,584 одноколейные и 4,729 двухколейные тоннели, 3,171 км станционных тоннелей)[1]. Таблица 46 содержит сведения об объемах работ по каждому из примененных способов строительства.

Таблица 46

Применение различных способов строительства при сооружении первой очереди метрополитена[2]

Способ строительства	Проложено километров трассы	% от итога
Открытый (Берлинский)	4,220	25,6
Траншейный	3,521	19,7
Закрытый бельгийский (Парижский) с деревянной крепью	8,046	48,8
Щитовая проходка	0,887	5,4
Проходка тоннельных секций кессонным методом	0,080	0,5 %
Итого	16,484	100,0

Многообразие использованных способов строительства зависело от сложных гидрогеологических условий, весьма разнившихся между собой на участках трассы:

[1] Ротерт, Абакумов, Старостин, Шелюбский. Краткое техническое описание первой очереди, 16 февраля 1935 г. (ГА РФ. Р-5446. Оп. 40. Д. 16. Л. 5).

[2] Там же. Л. 5–6.

– Между Сокольниками и Красными воротами на большой глубине залегали твердые породы (известняк). Их мощность была неравномерна, а поверхность пересекали старые русла ручьев и рек (Рыбинка, Чечора, Ольховка, Ольховец). Верхние слои представляли собой отложения четвертичного периода в виде глины и насыщенных водой глинистых песков.

– Между Красными воротами и Охотным рядом твердые подземные породы состоят только из узких слоев юрского периода и известняков, которые между пл. Дзержинского и пл. Свердлова пересекает подземная река Неглинка. Верхний слой состоит по преимуществу из сырой глины и глинистых песков, которые по большей части имеют характер плывунов с мощностью слоя от 12 до 18 м.

– От Охотного ряда в направлении Смоленской и Крымской пл. юрских слоев не имеется. На твердом ложе из карбона и известняка располагаются отложения четвертичного периода, верхние слои которых состоят прежде всего из чистого или глинистого песка. Вдоль ул. Коминтерна (Воздвиженка) и Остоженки они насыщены водой, но относительно легко ее отдают. На прочих участках песок сухой вплоть до глубины 12–14 м[3].

На отдельных участках трассы применялись следующие способы строительства и технические решения (см. рис. 28)[4]:

– Участок от Сокольников до Комсомольской пл. со станциями «Сокольники» и «Красносельская» был сооружен открытым способом на небольшой глубине (от 7 до 9 м). Чтобы обеспечить работу в сухом ложе, уровень грунтовых вод был искусственно понижен с помощью расположенных вдоль траншеи помп, круглосуточно откачивавших воду из пробуренных скважин. При появлении плывунов сооружали металлические шпунтованные переборки. На Митьковском виадуке («опытный участок») проложили двухколейный тоннель протяженностью 224 м на основе бельгийского (Парижского) способа с временной деревянной крепью и облицовкой стен камнем. Пересечение виадука с Казанской железной дорогой было осуществлено без нарушения движения поездов.

---

[3] Там же. Л. 8–10.

[4] Там же. Л. 30–37; Маковский. Сооружение. 1935. С. 393; Маковский. Первая очередь. 1981. С. 95–98.

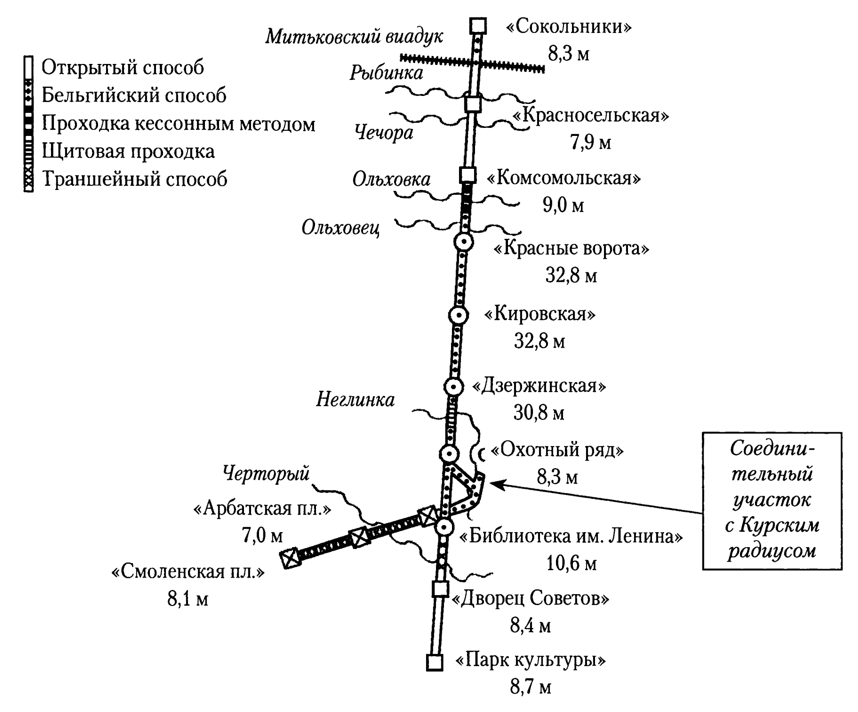


Рис. 28. Применение различных способов строительства на первой очереди Московского метрополитена.

– Станция «Комсомольская», где встретились мощные плывуны, была построена открытым способом с применением металлических шпунтованных переборок. Переборки остались в грунте.

– При переходе на более глубокий уровень проходки на станции «Комсомольская» в направлении станции «Красные ворота» пришлось преодолеть мощные пласты плывунов. На Каланчевской ул. кессонным способом на глубине 15 м были уложены три секции железобетонного тоннеля каждая длиной 25 м., шириной 11 м и высотой 10 м. Каждая секция весила 5 тыс. тонн. Соединение между погруженными секциями тоннеля осуществлено открытым способом.

– На участке протяженностью 120 м под Каланчевской ул. грунт пришлось искусственно заморозить, чтобы дать возможность работать кессонам[5].

[5] Стенограмма беседы с Абакумовым, 25 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 54). О технике заморозки грунта см. ниже.

– Одноколейный тоннель под ул. Мясницкой со станциями «Красные ворота», «Кировская» и «Дзержинская» был пройден на глубине 30–35 м по бельгийскому (Парижскому) двухштольному методу, с временной деревянной крепью и облицовкой стен камнем и бетоном. Сооружение станций на большой глубине методом горной проходки являлось новацией в международной практике строительства метрополитена.

– Станция «Красные ворота» была спроектирована как конструкция из трех тоннелей. По боковым тоннелям проходил рельсовый путь, центральный тоннель, объемный, но более короткий по сравнению с боковыми, оканчивался с одной стороны выходом с эскалаторами. На создание среднего тоннеля решились после долгой дискуссии, так как многие специалисты опасались, что он не выдержит давления грунта. Инженер Гоцеридзе, руководивший строительством станции, отвергнув заключение американского консультанта Моргана, сумел убедить Кагановича в осуществимости своего замысла[6].

– На станциях «Кировская» и «Дзержинская» из-за геологических проблем отказались от среднего тоннеля. Боковые тоннели здесь оканчивались непосредственно у наклонной шахты с эскалаторами. Лишь в начале 1970-х гг. обе эти станции приобрели третий свод[7]. При сооружении станции «Дзержинская» выявились серьезные затруднения, почти приведшие к катастрофе, когда в марте 1934 г. на мостовой пл. Дзержинского проявились большие трещины, осадка грунта и возникла угроза обрушения некоторых зданий. Повреждения возникли даже на главном здании ОГПУ (Лубянка)[8]. Деревянная крепь в проложенных штольнях была сдавлена массой породы. Укрепление штолен можно было провести заново только с применением железобетона, и некоторые инженеры выражали сомнение, стоит ли вообще строить станцию на этом месте[9].

– На участке между пл. Дзержинского и Библиотекой им. Ленина постепенно перешли с глубины проходки в 30 м до 10 м. Особенно труден оказался участок между пл. Дзержинского и пл. Свердлова, поскольку здесь пришлось пересечь русло

---

[6] Гоцеридзе И. Третий свод // Комсомольская правда. 15 мая 1935. № 110. С. 2. Ср.: Маковский. Первая очередь. 1981. С. 97.

[7] Ср.: Гоцеридзе. 1935. С. 2; Москва. Энциклопедия. 1997. С. 446.

[8] Акты комиссии по расследованию осадки грунта на пл. Дзержинского, б/д [после 16 марта 1934 г.] (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 203. Л. 71).

[9] Стенограмма беседы с инженером Федчуном, заместителем начальника шахты 13–14, 18 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 9–14).

подземной реки Неглинки. Там применялся метод щитовой проходки, преимущественно с использованием кессонов. Оба щита, каждый в своем направлении, прошли непосредственно под Малым театром, гостиницей «Метрополь» и другими зданиями, не приведя к осадке породы. Тоннель был облицован не чугунными тюбингами, как было принято в зарубежной практике, а железобетонными ввиду дешевизны бетона по сравнению с металлом. Щитовая проходка велась с максимальной скоростью 4,75 м в сутки, а средняя скорость равнялась 2,4 м в сутки. Иностранные эксперты перед началом работ предсказывали высшую производительность в пределах 0,75–1 м в день.

– Станция «Охотный ряд» и ответвление к Арбатскому радиусу были сооружены методом горной проходки, с деревянной крепью и бетонированием стен тоннеля, отчасти с применением кессона, заливки силиката и заморозкой грунта. Станция «Охотный ряд», расположенная между гостиницей «Москва» и Домом Совнаркома, была построена, как и станция «Красные ворота», в виде трехсводчатой конструкции.

– Тоннель между Охотным рядом и Библиотекой им. Ленина был проложен методом горной проходки с применением кессонов, причем под крупными зданиями (университет, американское посольство) возникли сложности из-за старых колодезных шахт.

– Станция «Библиотека им. Ленина» была построена на небольшой глубине способом горной проходки в виде зала шириной 16 м с монолитным сводом без опорных колонн.

– От библиотеки Ленина, вдоль ул. Волхонка, до станции «Дворец Советов» включительно строительство велось комбинированным открытым и траншейным способом, в последнем случае с проходкой под фундаментами домов.

– Двухколейный тоннель под ул. Остоженка, между станциями «Дворец Советов» и «Парк культуры», проложили открытым способом с принудительным понижением уровня грунтовых вод. На время строительства транспортный поток был отведен на ул. Кропоткинская (Пречистенка).

– Арбатский радиус со станциями «Улица Коминтерна», «Арбатская площадь» и «Смоленская площадь» был сооружен траншейным способом, причем трасса метро прошла в стороне от улиц, по дворам и под зданиями.

– Наклонные шахты для эскалаторов, которые под углом 30 градусов пересекали мощные пласты плывунов толщиной 20 м, проходили методом заморозки грунта и укрепления стен чугунными тюбингами.

Упомянутые методы заморозки грунта применялись для стабилизации насыщенных водой слоев и заключались в том, что по диаметру будущего тоннеля пробуривались многочисленные отверстия, куда опускались трубы и с помощью помпы и рефрижератора соединялись в закрытую систему, по которой циркулировал хладореагент. Через неделю вокруг труб образовывались замороженные зоны, которые препятствовали притоку воды, под их прикрытием можно было перейти к выемке грунта[10].

Абакумов познакомился с этой технологией в фирме Тиссен во время служебной командировки в Германию. Конторой заморозки руководил инженер Трупак, работавший в фирме Фрёлих в Соликамске на Урале[11]. При строительстве таких глубоких наклонных шахт, как в Москве, этот метод еще никогда ранее не применялся и в заграничной практике. (Длина наклонных шахт на станциях «Красные ворота» и «Кировская» достигала 60 м, на станции «Дзержинская» – 44 м). Метрострой посылал инженеров в Англию для изучения опыта строительства, но там наклонные шахты прокладывались по методу, не подходившему для Москвы по геологическим условиям[12]. С марта 1934 г. было пробурено скважин общей протяженностью 12 785 м и сооружено три станции замораживания грунта. Заморозка начала применяться 25 июля 1934 г. и продолжалась до середины сентября. Только после этого смогли перейти к проходке наклонных шахт[13].

Другим методом укрепления нестабильных грунтов, особенно песчаных пород, являлся силикатный способ, или метод искусственного окаменения почвы. По трубам в грунт помпами закачивались растворимое стекло и хлористый кальций, под действием которых песок становился своеобразной горной породой. Патент на эту технологию принадлежал одной немецкой фирме, работавшей уже во Франции и Америке. Она предложила свои услуги и Советскому Ссоюзу, оценив подготовку одного кубометра окаменелой породы в 25 золотых рублей. Метрострой обратился в Московский институт гидротехники и гидрогеологии, где разработали собственную методику. Она с успехом была применена при строительстве станции «Библиотека им. Ленина», а также на других участках. Более широкое распростра-

---

10 Ср.: Kuhlmann. 1981. S. 10.

11 Стенограмма беседы с Абакумовым, 25 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 40–41).

12 Абакумов Е. Т. Строила партия, мы помогали. Рукопись (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 13–14).

13 Абакумов, Гертнер, Трупак – Кагановичу. Отчет о наклонных шахтах и вестибюлях, 13 августа 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 204. Л. 63).

нение этой технологии могло бы предотвратить повреждения множества зданий, однако это не представлялось возможным, поскольку в Советском Союзе не хватало необходимых химикатов[14].

Проблемы возникли и с гидроизоляцией тоннелей от проникающих грунтовых вод, поскольку Метрострой долгое время игнорировал эту область. В идеале гидроизоляция должна была укладываться как изнутри, так и снаружи тоннелей, в последнем случае для того, чтобы защитить бетон от воздействия растворенных в воде агрессивных кислот. Поначалу у Метростроя не было концепции изолировочных работ[15]. Некоторые ответственные сотрудники высказывались вообще против гидроизоляции. Благодаря вмешательству Кагановича Ротерту удалось преодолеть эти настроения. Летом 1934 г. партия выдвинула известный лозунг «Чтобы не капало!» и установила бдительный контроль над качеством изолировочных работ. Советский Союз не обладал необходимым опытом в этой области. Руководство Метростроя прежде всего обратилось за консультацией к научно-исследовательскому сектору. Тот порекомендовал применять кровельное покрытие (рубероид и пергамин) в комбинации с битумом. Таким способом герметизировали тоннели и в Берлинском метро[16].

При открытом и траншейном способе строительства провести изолировочные работы таким путем было несложно: перед засыпкой котлована тоннели снаружи покрывали в четыре слоя изолировочным материалом, скрепленным битумом. Для защиты изоляции от механических повреждений возводили дополнительно кирпичную или бетонную стену и накладывали на поверхность тоннеля еще один слой бетона.

При закрытом способе строительства изоляцию приходилось укладывать с большими трудностями, к тому же на большинстве шахт стены тоннелей уже были облицованы камнем. Метрострой объявил конкурс на решение проблемы, но приемлемых предложений оказалось немного. Закрытая внешняя изоляция по всей окружности тоннеля была уложена только на шахте № 10 при станции «Охотный ряд». Перед бетонированием тоннеля изоляция была за-

---

[14] Ротерт. Доклад на совещании писателей в редакции «История фабрик и заводов», б/д [май или июнь 1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 271. Л. 287–288); Стенограмма беседы с инженером Барышниковым, начальником шахты 7–8 и 13–14 (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 299. Л. 109).

[15] Стенограмма беседы с инженером Шолоховым, заместителем главного инженера Мясницкого радиуса, 19 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 68).

[16] Стенограмма беседы с инженером Юдовичем, начальником гидрогеологического отдела Метростроя, 20 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 207–209). О вмешательстве в эту сферу партии см. Гл. VI. 7А.

креплена на деревянной опалубке. На прочих шахтах внешняя гидроизоляция была проложена только в нижней части тоннеля или вообще отсутствовала. Изолировочный материал наклеивали изнутри на стены тоннеля. Для этого стены должны быть абсолютно сухими. Просушка стен велась обычными паяльными лампами и простыми самодельными электровентиляторами, при этом одновременно закачивали цемент в пустоты за стенами. Для того, чтобы изоляция не разрушилась под гидростатическим давлением, пришлось уложить дополнительно железобетонную муфту толщиной от 17 до 45 см в зависимости от глубины залегания тоннеля. В результате на многих участках диаметр тоннелей значительно сузился. Там приходилось расширять профиль тоннелей, чтобы уложить минимально допустимую муфту в 15 см[17].

Особый прием предложил американский консультант Морган на станции «Библиотека им. Ленина»: гидроизоляция здесь действовала по принципу дренажа. Ниже сводчатого перекрытия была уложена заизолированная снаружи бетонная перегородка, которая доходила до самого низа и отводила просачивавшиеся грунтовые воды через дренажную систему[18]. Подобный прием ранее никогда не применялся в практике строительства метро[19].

Поскольку гидроизоляция не могла полностью предотвратить проникновение грунтовых вод в тоннели метро, вдоль трассы были построены 38 дренажных станций для откачки воды[20].

Для подачи свежего воздуха было проложено 56 вентиляционных шахт, в большинстве своем для этих целей использовались прежние строительные шахты. Из них 30 действовали по принципу естественной циркуляции воздуха, 26 работали с использованием принудительной тяги от вентиляторов. Летом воздух подавался на станции, а откачивался в тоннели. Зимой наоборот, воздух сначала поступал в тоннели, а отводился через станции с тем, чтобы холодный воздух не сразу подавался на станции, а сначала прогревался движением поездов в тоннелях. На станциях глубокого залегания с помощью этой системы достигли 8–9-кратного полного обновления воздуха в тече-

---

[17] Ср.: Абакумов. Первый... 1935. С. 21–43; Стенограмма беседы с инженером Шолоховым, заместителем главного инженера Мясницкого радиуса, 19 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 309. Л. 68–70).

[18] Абакумов. Первый... 1935. С. 34.

[19] Стенограмма беседы с начальником участка Калашниковым, шахта 7–8, 29 ноября 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 303. Л. 101).

[20] Ротерт, Абакумов, Старостин, Шелюбский. Краткое техническое описание первой очереди, 16 февраля 1935 г. (ГА РФ. Р-5446. Оп. 40. Д. 16. Л. 30).

ние часа. Для сравнения: в Нью-Йорке и Лондоне воздух обновляется 5–6 раз за час[21].

Водопроводная подача воды действовала только на станциях. Она предназначалась, прежде всего, для противопожарных целей, а также для очистки перронов, туалетов и для охлаждения эскалаторов. Туалеты имелись только на 9 станциях. Поскольку они располагались ниже уровня городской канализации, сточные воды приходилось откачивать. Все наземные вестибюли были оснащены системой водяного отопления, в дверных проемах при входе установлены тепловые воздушные шлюзы[22].

В каждой наклонной шахте было смонтировано по три эскалатора. По мере надобности они могли двигаться как вверх, так и вниз. На станции «Охотный ряд» действовали два выхода с такими группами эскалаторов, на станциях «Красные ворота», «Кировская» и «Дзержинская» – только по одному[23]. Лишь позднее на них были проложены вторые наклонные шахты с эскалаторами.

Рельсы были уложены как на русской железной дороге (ширина колеи 1524 мм) с изменяемой шириной стыка[24]. Профиль тоннелей все же не подходил для железнодорожных вагонов. Вагон метро поэтому был на 55 см уже, чем обычный железнодорожный. Вагоны первого поколения были очень похожи на современные, в том числе и по оснащению интерьера. Они были 18,9 м длиной, 2,7 м шириной, 2,6 м высотой, весили 31,5 т, на каждой стороне вагона имелось по четыре широких двери, которые открывались и закрывались автоматически. Вагон был рассчитан на 170 пассажиров, из них 52 – на сидячих местах. Моторный вагон весил 45 т и был оснащен четырьмя электромоторами мощностью 150 квт каждый. Все вагоны были оборудованы автосцепкой, электропневматическим тормозом (системы Матросова) и системой электрообогрева. Моторный и прицепной вагон составляли секцию поезда. При открытии метро поезда состояли из двух секций, затем из трех и наконец из четырех, что соответствовало длине перрона в 155 м. Максимальная интенсивность движения была рассчитана на 34 пары поездов в час с интервалом в $1^3/_4$ минуты между двумя поездами. В первые годы интенсивность движения все же была огра-

---

[21] ГА РФ. Р-5446. Оп. 40. Д. 16. Л. 28–29.

[22] Там же. Л. 32–33.

[23] Там же. Л. 45

[24] Сначала рельсы сваривали бесшовным методом, но затем их демонтировали и уложили новые со стыками, хотя возникшие в результате удары колес по стыкам приводили к быстрому износу подвижного состава (ср.: Мемуары Хрущева. 1994. № 11. С. 71).

ничена из-за ответвления на «Охотном ряду» и отсутствия поворотных путей на конечных станциях «Сокольники» и «Парк культуры». В 1935 г. на отрезке между станциями «Комсомольская» и «Охотный ряд» в час могло проходить 20 пар поездов (через каждые три минуты), на других участках – 10 пар (каждые 6 минут).

Максимальная техническая скорость составляла 75 км/ч, в тоннелях максимально допускался разгон до 60 км/ч, средняя эксплуатационная скорость (с учетом остановок на станциях) равнялась 32,5 км/ч. Снабжение поездов электроэнергией осуществлялось по расположенной на боковой стене тоннеля электрошине (на станциях она скрыта под выступающей частью перрона). Потребительское напряжение составляет 850 вольт. Центральная трансформаторная подстанция находится на Большой Никитской ул. (в то время ул. Герцена). Вдоль трассы метро были расположены 11 подстанций, подававших ток меньшего напряжения для освещения и снабжения систем безопасности. Вагонное дело и мастерские первой очереди метрополитена построили на ул. Краснопрудной близ станции «Комсомольская».

Безопасность движения обеспечивали светосигнальные системы, центральный стрелочный пульт и автоматическая система торможения. Рельсовый путь был разделен на 106 изолированных друг от друга участков. На каждом был установлен светофор. До тех пор, пока поезд находился на данном участке, горел красный свет. Если машинист идущего следом поезда проезжал на красный свет, включались автоматические тормоза[25].

Таблица 47

Технические данные первой очереди Московского метрополитена[26]

Протяженность трассы	11 382 м
Общая длина тоннелей	16 484 м
В том числе: одноколейных	 8584 м
двухколейных	4729 м

[25] О техническом оборудовании метро подр. см.: Заключительный акт правительственной комиссии по приему Московского метрополитена, б/д (ГА РФ. Р-5446. Оп. 40. Д. 176. Л. 30, 81); Ротерт. 1938. С. 209; Ротерт, Абакумов, Старостин, Шелюбский. Краткое техническое описание первой очереди, 16 февраля 1935 г. (ГА РФ. Р-5446. Оп. 40. Д. 16. Л. 45–46).

[26] Заключительный акт правительственной комиссии по приему Московского метрополитена, б/д (ГА РФ. Р-5446. Оп. 40. Д. 176. Л. 82); Ротерт, Абакумов, Старостин, Шелюбский. Краткое техническое описание первой очереди, 16 февраля 1935 г. (ГА РФ. Р-5446. Оп. 40. Д. 16. Л. 48–49).

Станционные тоннели (включая средний тоннель)	3171 м
Рельсы	25 800 м
Шина электропитания	22 600 м
Станции	13
Вестибюли	17
Наклонные шахты с эскалаторами	5 со 171 м эскалаторов
Кабельные коллекторы, вентиляционные каналы	3100 м
Вентиляционные шахты	56
Дренажные камеры	36
Вынуто грунта	2306 тыс. кубометров
Уложено бетона	857 тыс. кубометров
Вывезено грунта и доставлено материалов	14180 тыс. т
Кабель	577 тыс. м
Штукатурные и отделочные работы:	
Оштукатурено стеновых и потолочных поверхностей	108 008 кв. м
Облицовано плиткой	28 060 кв. м
Облицовано мрамором	1635 кв. м
Покрыто асфальтом полов	21 607 кв. м
Уложено напольной плитки	19 251 кв. м
Облицовано гранитом	1350 кв. м

Приложение II

Секретные линии и военные функции московского метро

Одним из наиболее часто задаваемых вопросов, связанных со строительством метро, является вопрос о его возможных военных функциях и о секретных линиях, предназначенных для партийно-правительственных чинов. Слухи о тайных линиях метро ходили на протяжении нескольких десятилетий, некоторые из них подтверждены публикациями последних лет[27]. В Москве как будто действительно есть вторая обширная сеть подземных линий метро, тщательно скрываемая от общественности. По всей видимости, эти линии были

[27] Ср.: Colton. 1995. P. 324, 850; Егоров, Аксенов. 1997; Баранец. 1995. С. 23. Схема линий секретного метро теперь представлена даже на Интернет-сайте московского Метростроя (http://www. metro.ru) [на 20 декабря 2000 г.]. Распространению слухов способствовал изданный в 1993 г. скандальный роман, действие которого происходит в московском подземелье (Гоник. Преисподняя. 1993).

сооружены в послевоенный период. Распространяемую в Интернете информацию о том, что якобы уже при закладке второй очереди с 1935 г. были проложены секретные тоннели к подземному бункеру Сталина, ввиду недостатка источников не представляется возможным проверить[28].

Возможно, одновременно со станцией «Мясницкие ворота» (затем «Кировская», ныне «Чистые пруды») был сооружен бункер Генерального штаба, который находится в непосредственной близости от станции[29]. Доступные исследователю архивные материалы не содержат такого рода сведений. Единственное упоминание относится к декабрю 1934, когда Совнарком констатировал, что финансовые проблемы Метростроя в небольшой части возникли в связи с «дополнительными заданиями военного характера (подземные убежища)»[30]. Вероятно, уже тогда был подготовлен соединительный проход между бункером и станцией или даже убежище под перроном, использованное Сталиным летом 1941 г. (В конце июня станция была закрыта для входа, а перрон так загорожен, что из проезжающих поездов нельзя было ничего увидеть). На станции располагались тогда правительство и Генеральный штаб. Сталин два месяца проработал в помещении, оборудованном специально для него под пассажирским перроном[31].

Многие станции метро в годы войны использовались в качестве бункеров: на станции «Красные ворота», например, располагался командный пункт Наркомата путей сообщения. Станция «Маяковская» (открыта в 1938 г.) стала пунктом размещения штаба военно-воздушных сил. До 500 тыс. москвичей ежедневно находили убежище на станциях метро. На станциях были установлены 3800 детских кроватей, 4600 деревянных нар, устроены туалеты, водопроводные краны, проведено дополнительное освещение. В то время в метро родилось 217 детей[32].

---

[28] См.: http://www.metro.ru:8080/metro2 [на 20 декабря 2000 г.]. Составитель этой странички наряду с мнимыми ранними тоннелями описывает также трассу четырех линий секретного «Метро-2». Первая линия была открыта в 1967 г., две другие в 1987 г., четвертая еще находится в стадии строительства.

[29] Так утверждают Егоров, Аксенов (1997), не приводя никаких подтверждений этих сведений.

[30] Межлаук – Молотову, рукописная записка, б/д [между 15 и 25 декабря 1934 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 15а. Д. 513. Л. 2).

[31] Егоров, Аксенов. 1997. Авторы получили возможность осмотреть эти помещения.

[32] Там же.

После окончания войны Сталин из страха перед покушениями и американской атомной бомбой приказал проложить линию метро на свою дачу в Волынском (на юго-западе Москвы)[33]. Линия была проложена начиная от Кремля, под Арбатским радиусом на большой глубине. Через месяц после смерти Сталина эта линия со станциями «Арбатская» (под Министерством обороны), «Смоленская» и «Киевская» была открыта для обычных пассажиров. Она и сегодня заканчивается у Киевского вокзала. Движение поездов по первоначальному Арбатскому радиусу 1935 г. с одноименными станциями, который в 1937 г. с помощью моста через Москву-реку был продлен до Киевского вокзала, а в другом направлении в 1938 г. соединен с Курским радиусом в единую линию, в 1953 г. без объяснения причин было приостановлено. Вместо прежнего теперь новый Арбатский радиус был соединен с Курской линией. В 1958 г. первый Арбатский радиус вновь был пущен в эксплуатацию без соединения с Курским радиусом, он начинался на станции «Калининская» (в 1935 г. – «Улица Коминтерна», ныне «Александровский сад»), но после Киевского вокзала шел по наземной трассе до станции «Кутузовская», позднее линия продолжена в направлении Филей и Кунцево. Так возникла запутанная ситуация с двумя параллельными линиями вдоль Арбата, станции которых носят одинаковые названия[34].

Приложение III

Оформление станций

Вдоль завершенной в 1935 г. трассы располагалось 13 станций с 17 вестибюлями. Среднее расстояние между станциями составляло 910 м, наименьший промежуток составлял 501 м, максимальный – 1300 м. Тем самым станции Московского метрополитена находились в среднем на несколько большем удалении друг от друга, чем в международной практике (см. табл. 48)[35].

---

[33] Это была «ближняя» дача Сталина. Построили ее в 1934 г., в 1948 г. надстроен еще один этаж. Здание существует до сих пор, к юго-западу от пересечения проспекта Маршала Гречко с Минской ул. (Colton. 1995. P. 323).

[34] Colton. 1995. P. 324, 850; Kuhlmann. 1981. S. 56–58.

[35] Ротерт, Абакумов, Старостин, Шелюбский. Краткое техническое описание первой очереди, 16 февраля 1935 г. (ГА РФ. Р-5446. Оп. 40. Д. 16. Л. 6–8). Меньшая кривизна поворота (120 м) была заложена только на ответвлении к Арбату, но оно носило

Таблица 48

Расстояние между станциями метрополитена в международном сравнении, 1935 г. (в метрах)

Город	Среднее расстоянием	Максимальное удаление	Минимальный радиус (кривизна) поворота
Москва	910	1300	200
Лондон	850	1400	–
Берлин	760	1490	120
Париж	510	1230	75
Нью-Йорк, местное сообщение	–	520–820	65
Нью-Йорк, дальнее сообщение	–	2500	65

Станционные перроны длиной 154–155 м (в Париже 75–105 м, в Берлине 110 м, Нью-Йорке 160–187 м)[36] были различным образом сконструированы в зависимости от глубины залегания и способа строительства: построенные открытым и траншейным методом (станции «Сокольники», «Красносельская», «Комсомольская», «Дворец Советов», «Парк культуры», «Улица Коминтерна», «Арбат», «Смоленская площадь») имели плоские, покоящиеся на колоннах перекрытия. Сооруженная закрытым способом станция неглубокого залегания «Библиотека им. Ленина» имела сводчатое перекрытие. Станции же, построенные закрытым способом на большой глубине («Красные ворота», «Кировская», «Дзержинская», «Охотный ряд»), состояли из двух или трех параллельных тоннелей. Глубина залегания отдельных станций отражена в табл. 49.

Таблица 49

Глубина залегания и удаленность станций Московского метро (в метрах)

Название станции	Расстояние до следующей станции	Глубина залегания (до пассажирского перрона)	Длина пассажирского перрона
Сокольники	1233	8,3	154
Красносельская	924	7,9	155
Комсомольская	845	9,0	154

временный характер и в 1938 г. в связи с продолжением Арбатского радиуса было выделено в самостоятельную сквозную линию (Schleife. 1992. S. 224).

[36] Schleife. 1992. S. 253, 272.

Название станции	Расстояние до следующей станции	Глубина залегания (до пассажирского перрона)	Длина пассажирского перрона
Красные ворота (в 1962–1986: Лермонтовская)	726	32,8	155
Кировская (на стадии строительства: Мясницкие ворота, с 1900: Чистые пруды)	1007	35,2	155
Дзержинская (с 1990: Лубянка)	767	30,8	155
Охотный ряд (1555–1965: Станция Кагановича, 1965–1990: Проспект Маркса)	838	16,0	155
Библиотека им. Ленина	771	10,6	155
Дворец Советов (с 1957: Кропоткинская)	1281	8,4	154
Парк культуры (на стадии строительства: Крымская площадь)	907	8,7	154
Улица Коминтерна (1946–1990: Калининская, с 1990: Александровский сад)	511	7,4	155
Арбатская	1203	7,0	155
Смоленская		8,1	155

Станции глубиной свыше 16 м оборудовались эскалаторами, к остальным вели обычные лестницы. При сооружении станций придерживались следующих основных принципов, перечисленных руководством Метростроя в своем заключительном отчете[37]:

– На всех станциях, кроме станции «Улица Коминтерна», сооружены срединные пассажирские перроны. По вопросу о перронах разгорелась долгая дискуссия. Сторонники боковых перронов указывали на то, что эта система лучше справляется с направлением пассажиропотока, тогда как на центральных перронах, напротив, в часы пик возникают препятствия к передвижению пассажиров[38]. В техническом проекте для всех станций должны были разрабатываться оба варианта[39]. Ротерт в июле 1933 г. при-

[37] Ротерт, Абакумов, Старостин, Шелюбский. Краткое техническое описание первой очереди, 16 февраля 1935 г. (ГА РФ. Р-5446. Оп. 40. Д. 16. Л. 12–17).

[38] Ср.: Письмо американского инженера Петер Винера Кагановичу от 17 июля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 204. Л. 166).

[39] Стенограмма беседы с инженером Шелюбским, заместителем начальника Метропроекта (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 323. Л. 77).

нял решение в пользу центрального перрона[40]. Он отозвался об этом варианте как более удобном для пассажиров, облегчающим им ориентацию и равномерно распределяющим пассажиропоток, независимо от того, с какого направления прибыл поезд. Средний перрон был заложен в проекте «Сименс-Бауунион», тогда как в проекте МГЖД предусматривались боковые перроны. За границей имелись примеры обоих вариантов[41].

– Вестибюли[42] сооружались непосредственно на тротуарах, а не на площадях или посреди улицы, как было распространено в международной практике. Тем самым стремились избавить пассажира от необходимости пересекать улицу.

– Станции были спроектированы просторными, с широкими платформами и высокими потолками. Станции первой очереди были высотой от 4,5 до 6 м. За границей обычно высота перекрытия не превышала 2,7–3,2 м. Ширина пассажирской платформы на станциях неглубокого залегания была обычно 10 м. Несколько уже был перрон на станциях «Красносельская» и «Библиотека им. Ленина» (по 8 м), шире – на станции «Кропоткинская» (15 м). Двусводчатые станции глубокого залегания имели перрон шириной 4 м, трехсводчатые – до 21 м, причем много места занимали несущие пилоны между сводами. Для сравнения: перроны Лондонской подземки были тогда шириной 3,6–4,2 м, Берлинской – 6–16 м[43].

– Станции неглубокого залегания, где ожидался оживленный пассажиропоток (на вокзалах, у Парка культуры и в центре), оснащались дополнительными лестницами.

– Большое внимание уделялось освещению. На станциях должно быть светло, чтобы облегчить переход от дневного освещения к искусственному. Средняя освещенность составляла 50 люкс, на станции «Дворец Советов» даже 100 люкс на квадратный мер. За границей обычной нормой было 25 люкс. Члены правительственной комиссии по приемке первой очереди порекомендовали вдвое снизить освещенность на станциях[44].

---

[40] То же с инженером Николаи (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 266. Л. 82).

[41] Лондонское метро построено преимущественно с боковыми перронами, Берлинское – с центральным, в Нью-Йорке и Париже представлены оба решения.

[42] За названием «вестибюль» в русском языке утвердилось наименование наземного павильона, через который осуществляется вход и выход из метро (первоначальное значение: зал, предваряющий вход в более обширное помещение).

[43] Schleife. 1992. S. 68, 183.

[44] Правительственная комиссия по приему метро. Заключение по приему электрического и осветительного оборудования метро, 19 апреля 1935 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 6. Л. 7).

– При декоративном оформлении станций в больших объемах применялся полированный мрамор, гранит и другие благородные материалы. Ротерт аргументировал это их долговечностью и легкостью в уходе. Требовался материал, который можно было легко помыть в короткую ночную паузу, когда метро было закрыто для пассажиров. Советская промышленность была в состоянии поставить только ограниченный объем керамической глазированной плитки и искусственного мрамора. Согласно данным Ротерта, применение мрамора лишь незначительно удорожало оформление станций (около 200 тыс. руб. на станцию)[45]. Мрамор доставляли из Крыма, с Кавказа и Урала, использовались а также мраморные плиты из взорванного Храма Христа Спасителя и других разрушенных церквей Москвы[46].

– Каждая станция имела свой запоминающийся архитектурный облик, чтобы облегчить пассажирам ориентацию в метро.

– Наземные вестибюли также имели индивидуальное решение. Их архитектура определялась имеющейся и будущей застройкой окрестностей. Климатические условия Москвы не позволяли использовать тип открытого лестничного входа с улицы, обычного в международной практике, вход должен был располагаться в здании. Ряд входов были пробиты в существующих зданиях («Охотный ряд», «Дзержинская», «Комсомольская»), для прочих станций пришлось построить собственные павильоны.

– Для взимания платы за проезд на входах установили сделанные по американскому образцу автоматические турникеты. Проездные билеты в кассах продавали только первые несколько дней.

– По распоряжению Кагановича на станциях метро были установлены буфеты и киоски. Из Берлина привезли автоматы, в которых пассажиры могли купить газеты, шоколад, сигареты, спички, охлажденные напитки, упакованные бутерброды, мыло, одноразовые носовые платки, почтовые карточки и марки, бумагу, фрукты, орехи и сладости. С этой целью упомянутые товары изготавливались в мелкой упаковке[47].

---

45 Ротерт. Рукопись, 15 декабря 1934 г. (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 318. Л. 184). О политической подоплеке использования тех или иных материалов см. Гл. VI. 7Б.

46 Ср.: Егоров. 1995. С. 4.

47 Нарком внутренней торговли Вейчер – Кагановичу, 12 февраля 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 207. Л. 1). Со временем буфеты, киоски и автоматы исчезли со станций метро. Только в постсоветское время буфеты вновь появились наряду с многочисленными киосками по продаже цветов, очков и книг.

Оформление станций и вестибюлей велось известными архитекторами и художниками, которые представляли свои проекты на открытый конкурс[48]. Эскизы рассматривались в Московском комитете партии. Каганович задавал основные направления проектирования и впоследствии внес множество изменений. Если в техническом описании первой очереди метро руководство Метростроя приводило рациональные обоснования почти всех архитектурных и декоративных решений, то это была позиция инженеров, но необязательно партийного начальства[49]. Речь для последнего не шла о функциональности, Московское метро обязано было в осознанном противопоставлении с прагматичной промышленной архитектурой капитализма сочетать удобство с красотой и архитектурно-художественным убранством и достойно представлять «столицу социализма».

На Парижской Всемирной выставке 1937 г. проекты станций «Красные ворота», «Сокольники» и «Дворец Советов» были отмечены высшей наградой – Гран-при, станция «Дворец Советов» (переименована позднее в «Кропоткинскую», поскольку сооружение громадного дворца было прекращено) повторно отмечена высшим призом на Брюссельской Всемирной выставке 1958 г.[50]

Основное требование к архитекторам состояло в том, чтобы показать превосходство социализма над капитализмом и с помощью архитектуры заставить человека забыть, что он находится под землей[51]. При этом следует подчеркнуть, что роскошные станции-дворцы, которые оставляют самое сильное впечатление у посетителей Московского метрополитена, впервые появились после Второй мировой войны. Лучшим примером этой победной архитектуры являются станции кольцевой линии с их почти барочными сводами. Первая очередь имела иной, относительно более скромный, характер. Стиль довоенных и военных лет определяла «эстетика ударного труда»[52]. Станции дышат впечатляющей, строгой красотой и стремлением к собственной эстетике, причем архитектурные концепции станций отличаются многообразием, в облике одной станции сочетаются

---

[48] Некоторые из представленных на конкурс проектов были опубликованы: Дедюхин. 1934; Кравец. Архитектурная отделка. 1934.

[49] О мерах политического воздействия см. подр. Гл. VI. 7Б.

[50] Москва. Энциклопедия. 1997. С. 397, 403, 750.

[51] Тосунова. 1952 (Автореферат). С. 7. Об архитектуре первой очереди метро см. также: Kuhlmann. 1996. S. 43–61, 152–163; Кравец. Первый советский... 1935. С. 3–18. Станции и вестибюли подробно описаны (с иллюстрациями) в: Архитектура Московского метро. 1936; Черкасский. 1935.

[52] Schlögel. Moskau – offene Stadt. 1992. S. 342–343.

стилевые элементы разных эпох: с одной стороны, классический, лишенный декора кессонный потолок («Охотный ряд», «Библиотека им. Ленина»), с другой – заимствованные у конструктивизма геометрические линии и египетская храмовая архитектура («Сокольники»), с третьей – готические залы, наполненные советской символикой («Дворец Советов») и деталями социалистического реализма (мозаика и рельефы на станции «Комсомольская»), – вплоть до стиля «соцмодерн»[53] вестибюля на Арбатской пл., который своими очертаниями пятиконечной советской звезды воздействует на посетителя, как культовое сооружение.

Сталинский стиль 1930-х гг. приспосабливал исторические стили к техническому и идеологическому окружению. Он представлял собой реакцию на стандартизированную монотонную архитектуру конструктивизма 1920-х гг. Партия предпочитала теперь монументальную и декоративную архитектуру, навеянную консервативным поворотом и имперским примером, которая должна была представить достижения нового общества[54].

Таблица 50

Архитекторы – авторы проектов станций и вестибюлей метро первой очереди[55]

Станция	Архитектор станции	Архитектор вестибюля
Сокольники	Н. Быкова, И. Таранов (Метропроект)	Н. Быкова, И. Таранов (Метропроект)
Красносельская	Б. Виленский, В. Ершов, Л. Шагурина, художник Ромас (Мастерская № 2 НКТП)	Б. Виленский, В. Ершов, Л. Шагурина, художник Ромас (Мастерская № 2 НКТП)
Комсомольская	Д. Чечулин, А. Тархов (Мастерская № 2 Моссовета)	Два вестибюля, оба: А. Рухлядев, В. Кринский (Мастерская № 2 Моссовета)
Красные ворота	И. Фомин, Н. Андриканис	Н. Ладовский
Кировская	Н. Колли, при участии Л. Шухаревой, Л. Попова, А. Фокина	Н. Колли
Дзержинская	Н. Ладовский, А. Алешина, А. Стрелков	Д. Фридман, И. Ловейко (Мастерская № 5 Моссовета)

[53] Об этом понятии см.: Kreis Barbara. Sozmodern und postmodern // Archithese. 20 (1990). H. 4. S. 44 (Цит. по: Kuhlmann. 1996. S. 54).

[54] Brumfield. 1993. P. 489.

[55] Авторы архитектурных проектов. 1993. С. 34–39; Кравец. Первый советский... 1935.

Станция	Архитектор станции	Архитектор вестибюля
Охотный ряд	Ю. Рекровский, Н. Боров, Г. Замский (Художественная мастерская № 12 Моссовета)	Вестибюль в гостинице «Москва»: Л. Савельев, О. Старпан (мастерские гостиницы); вестибюль в доме между Большой Дмитровкой и Театральной пл.: Д. Чечулин, А. Щусев (Мастерская № 2 Моссовета)
Библиотека имени Ленина	А. Гонцкевич, С. Сулин (Метропроект)	Вестибюль на Моховой ул.: Кравец, Соколов, Костенко (Метропроект); главный вестибюль: Файдыш, Лавров (Мастерская строительства библиотеки)
Дворец Советов	А. Душкин, Я. Лихтенберг (Метропроект)	С. Кравец, А. Рыжков (Метропроект)
Парк культуры	Г. Крутиков, В. Попов (Проектная мастерская № 3 Моссовета)	Южный вестибюль: Крутиков, Попов (Мастерская № 3 Моссовета)
Улица Коминтерна	А. Гонцкевич, С. Сулин (Метропроект)	
Арбатская	А. Теплицкий (Проектная мастерская № 2 Моссовета)	А. Теплицкий (Проектная мастерская № 2 Моссовета)
Смоленская площадь	С. Андриевский, Т. Макарычев (Мастерская № 6 Моссовтеа)	Два вестибюля: Андриевский

Приложение IV

Метро и «Генеральный план реконструкции Москвы»

Центральный комитет ВКП(б) на июньском пленуме 1931 г. наряду со строительством метро потребовал «соорудить внутригородскую железную дорогу, соединяющую Северную, Октябрьскую и Курскую железные дороги[56] непосредственно с городским центром», а также «разработать серьезный, научно обоснованный план будущего расширения и застройки Москвы»[57]. Три эти задания были тесно связаны друг с другом и в известной мере взаимообусловлены: сеть

[56] Северная ж. д. (Ярославский вокзал) шла в направлении Урала и Сибири, Октябрьская ж. д. (Октябрьский вокзал, прежде Николаевский, ныне Ленинградский) – на Ленинград и Мурманск.

[57] Пленум Центрального комитета ВКП(б). Протокол 3, 11–15 июня 1931 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 2. Д. 461. Л. 18, 20).

метрополитена призвана была учесть перспективы развития города и координировать с будущей внутригородской железной дорогой.

К тому времени, когда Метрострой готовил проект трассы первой очереди и схему линий дальнейшего расширения сети метрополитена, контуры генерального плана застройки еще не были четко прочерчены. Проектировщики Метростроя, которые под политическим давлением испытывали явный дефицит времени, хотя и стремились привязать свои разработки к плану будущего развития Москвы, но вынуждены были при этом опираться на уклончивые и неопределенные высказывания. Получилось так, что до утверждения Генерального плана реконструкции Москвы в июле 1935 г. планировка города и метрополитена велась параллельно и нескоординировано. Архитекторы, которым поручили разработку концепции развития Москвы, проектировали отчасти и схему линий метрополитена, причем их наметки не совпадали с планами Метростроя.

В ноябре 1931 г. Моссовет дал задание семи бригадам архитекторов подготовить эскиз плана генеральной застройки Москвы. При этом предусматривалось снести до 40 % жилых строений города[58]. Руководителями бригад являлись иностранные и советские архитекторы: Эрнст Май (Мау)[59], Ханнес Майер (Meyer)[60], Курт Майер (Meyer)[61], Г. Б. Красин, Н. А. Ладовский[62], В. Б. Кратюк и В. Бабуров (ВОПРА)[63].

Бригады представили весьма разные предложения по реконструкции Москвы и схемам линий метро (не обязательно подземного) или

---

[58] Das Problem Gross-Moskau. 1933. S. 225.

[59] Эрнст Май (1886, Франкфурт-на-Майне – 1970, Гамбург) в 1925–1930 гг. работал в городском совете по архитектуре Франкфурта, в 1930–1933 г. руководил крупными проектами в Советском Союзе, с 1934 работал в Восточной Африке. После 1953 г. ему было поручено восстановление и генеральное планирование множества немецких городов.

[60] Ханнес Майер (1889, Базель – 1954, Тессин) с 1928 являлся директором строительной конторы в Дессау, в 1930 г. был уволен из-за симпатий к коммунистам, переехал в Советский Союз и участвовал в социалистическом строительстве вместе со «строительной бригадой», состоявшей из его бывших учеников. В 1930–1933 г. он состоял профессором Московского высшего училища архитектуры и строительства (Winkler. 1989. S. 127–131).

[61] Курт Майер был прежде главным архитектором города Кёльна (Colton. 1995. P. 173).

[62] Николай Александрович Ладовский (1881–1941) с 1918 г. работал в архитектурных мастерских Моссовета, в 1923 г. основал Ассоциацию новых архитекторов, а в 1928 г. Объединение архитекторов-урбанистов, среди прочего он подготовил проект Дворца Советов и спроектировал вестибюль станций «Красные ворота» и «Дзержинская» (ныне «Лубянка») (Москва. Энциклопедия. 1997. С. 421).

[63] Всесоюзное объединение пролетарских архитекторов.

[redacted]

партии в марте–августе 1932 г. сформулировали основные направления работы АПУ[76]. Тем самым разработанные в рамках соревнования архитектурных бригад концепции были признаны несостоятельными, поскольку Каганович еще более укрепил высказанное на июньском 1931 г. пленуме ЦК отрицательное отношение к планам радикального переустройства Москвы. В основных направлениях подготовки Генерального плана говорилось, что проект должен исходить из исторически сложившихся особенностей застройки Москвы, приспосабливая ее к требованиям современности[77].

Архитектурно-планировочное управление, в котором насчитывалось 250 сотрудников, возглавил архитектор Владимир Семенов. В ходе работы над Генеральным планом управление подготовило – независимо от Метростроя – и схему линий метрополитена. Деятельность АПУ и Метростроя практически никак не была скоординирована. Метрострой, правда, старался согласовать свою первую очередь метро с перспективами развития Москвы и обращался по этому поводу в АПУ, которое, однако, весной 1932 г. еще не было в состоянии представить конкретные сведения. Существовало много потенциальных вариантов, но ни одного, на который можно было бы с уверенностью положиться. Когда Метрострой представил свою схему линий, АПУ до конца 1932 г. не внесло предложений по ее корректировке[78].

Только в конце декабря 1932 г. в Моссовете прошло общее совещание, на котором Семенов бросил упрек по адресу Метростроя, что тот не принимает во внимание план АПУ, исходит из существующих направлений городского транспорта и лишь повторяет их в схеме линий метро. Плановый же характер советского народного хозяйства, по его словам, предоставлял возможность согласовать планы городской застройки и строительства метро[79]. Архитектор Великовский в том же духе критически отозвался о том, что схема линий Метростроя весьма напоминает дореволюционную схему и не учитывает изменений, которые произойдут в ближайшем будущем. Представители же Метростроя не были готовы вести речь об изменениях схемы линий до тех пор, пока не поступят конкретные указания о перспективах роста и планировке Москвы. Наркомат путей сообщения также настаивал на ускорении работ АПУ, чтобы окончательно решить вопрос о проекте диаметральных железнодорожных линий[80].

---

[76] МК и МГК ВКП(б) и Моссовет. Доклад СНК СССР и ЦК ВКП(б) о Генеральном плане реконструкции Москвы // Генеральный план. 1936. С. 44.

[77] Colton. 1995. P. 224.

[78] Выступление инженера Катцен // За лучший... 1933. С. 17.

[79] За лучший... 1933. С. 14.

[80] Там же. С. 18.

Предложенная АПУ схема линий предусматривала сооружение сети метрополитена протяженностью 170 км с шестью диаметральными и одной кольцевой линией. Некоторые сквозные лини намечалось провести через центр города. Пересечение линий не должно было находиться в географическом центре города (в районе Красной пл.)[81], и в одном пункте пересечься могли максимум две линии[82].

Линии должны были обслуживать все важные вокзалы, жилые комплексы, зоны отдыха и крупные предприятия. Эта связь отчетливо прослеживается при наложении схемы линий АПУ на карту с соответствующей маркировкой (см. рис. 36). Сравнение схемы линий Метростроя показывает тем не менее, что трасса диаметральных линий непосредственно вне городского центра, разработанная АПУ, во многом заимствована у Метростроя. Последний ориентировал свои планы и на существующие источники городского движения. Учет будущих жилых районов в проекте АПУ выразился только в продолжении линий за окружную железную дорогу.

Наконец, в отношении кольцевой лини АПУ придерживалось иной концепции. Кольцевая линия была намечена таким образом, чтобы непосредственно соединить пояс крупных промышленных предприятий на востоке, юго-востоке и юге Москвы (заводы «Серп и молот», «Манометр», Вагоноремонтные мастерские, Кабельный завод, АМО-ЗиС, «Динамо», Шарикоподшипниковый завод, завод «Красный пролетарий» и завод им. Орджоникидзе) с северной частью города, где проживало много рабочих, а также с Парком культуры и отдыха им. Горького.

Планы АПУ, впрочем, не носили окончательного характера. Летом 1933 г. городской комитет партии передал на экспертизу представленные АПУ материалы по Генеральному плану Москвы. Вслед затем в сентябре 1933 г. архитектурно-планировочные службы были распущены из-за неудовлетворительных результатов работы. На их месте были образованы несколько самостоятельных отделов, а также 10 планировочных и проектных мастерских, которые отвечали за разработку определенных важных уличных направлений. Координация их работы была возложена на вновь созданную Архитектурную и пла-

---

[81] На первой схеме линий Метростроя, в отличие от дореволюционных проектов, три линии метро сходились на Красной пл., хотя здесь, помимо ГУМа и Кремля, не было крупных торговых, административных и культурных комплексов, которые требовали такой концентрации средств городского транспорта. О точной трассе линий в проекте АПУ по приводимым в нем описаниям и весьма нечеткому эскизу нельзя судить с определенностью. В эскизе представлены две дополнительные линии (на рис. 36 выделены штриховкой), которые отсутствуют в описательной части проекта.

[82] Кобзарь. 1933. С. 9–11.

[redacted]

14. Завод резиновых изделий «Красный Богатырь» (1887)
15. Инструментальный завод «Калибр» (1932)
16. Металлургический завод «Станколит» (1934)
17. Чугунолитейный завод «Борец» (1897)
18. Химическая фабрика (1896)
19. Суконная фабрика (1835)
20. Западная гавань (1937)
21. Чугунолитейный завод им. Войкова (1898)
22. Летное поле в Тушино (1910)
23. Текстильная фабрика «Трехгорная мануфактура» (1799), промышленный район «Пресня»
24. Шелкоткацкий комбинат (1881)
25. Текстильная фабрика «Красная Роза» (1875)
26. Завод резиновых изделий «Каучук» (1915)
27. Кондитерская фабрика «Красный Октябрь» (1867)
28. Обувная фабрика «Парижская коммуна» (1922)
29. Ситценабивная фабрика (1823)
30. Машиностроительный завод «Красный пролетарий» (1857)
31. Машиностроительный завод им. Орджоникидзе (1932)
32. Химическая фабрика Карпова (1912)

Спортивно-оздоровительные объекты:
А Парк культуры и отдыха, стадион Измайлово (1930)
Б Стадион «Локомотив» в Черкизово (1930)
В Парк культуры и отдыха в Сокольниках (1931, парк с XVIII в.)
Г Парк культуры и отдыха в Останкино (1932, парк с 1793 г.)
Д Стадион «Динамо» (1928, ранее Петровский парк)
Е Дачный поселок и зона отдыха «Серебряный бор»
Ж Парк культуры и отдыха им. Горького (1928)

Важнейшие культурные и административные объекты, находящиеся в центре города, на расстоянии нескольких километров от Кремля.

Существующие и запланированные жилые комплексы на окраинах города:
I. Жилой комплекс «Ленинская слобода» (Симоново)
II. Жилой комплекс «Текстильщики» (предусмотрен Генеральным планом 1935 г.)
III. Жилой комплекс «Перово» (предусмотрен Генеральным планом 1935 г.)
IV. Жилой комплекс «Соколиная гора»
V. Жилой комплекс «Измайлово» (предусмотрен Генеральным планом 1935 г.)
VI. Жилой комплекс «Черкизово»
VII. Жилой комплекс «Останкино» (предусмотрен Генеральным планом 1935 г.)
VIII. Жилой комплекс «Бутырки»
IX. Жилой комплекс «Коптево-Всехсвятское» (возник в 1920-е гг.)
X. Жилой комплекс «Фили» (с 1927 г.)
XI. Жилой комплекс «Усачевка» (возник в начале 1930-х гг.)
XII. Жилой комплекс «Юго-Западный» (предусмотрен Генеральным планом 1935 г.)

нировочную комиссию при горкоме партии и Моссовете (АРПЛАН). В состав комиссии наряду с Кагановичем, Хрущевым, Булганиным и другими функционерами вошли известные архитекторы, такие как Иофан, Веснин, Жолтовский, Семенов и Щусев[83]. В июле 1934 г. проект Генерального плана был обсужден на заседании Политбюро в присутствии более 50 архитекторов и одобрен Сталиным[84]. После многомесячной доработки по указаниям Политбюро и неоднократного вмешательства Кагановича высшие государственные и партийные инстанции 10 июля 1935 г. наконец приняли Генеральный план реконструкции Москвы[85].

Генеральный план был рассчитан на 10 лет, а не на 25, как объявлялось ранее. Он объединил прежние подходы с новой планировочной идеологией и исходил из того, что следует сохранить Москву как исторически выросшее образование, не меняя коренным образом ее структуру. В нем предусматривались такие ориентиры, как рост численности населения до 5 млн человек, увеличение территории города с 28,5 до 60 тыс. гектар, строительство новых жилых кварталов и улучшение муниципальной инфраструктуры. Москва делилась приблизительно на следующие зоны: жилой фонд концентрировался на юго-западе, где возник новый жилой район, а также на северо-западе и востоке. Промышленная зона могла расширяться в юго-восточном направлении, причем из черты города надлежало удалить все вредные и пожароопасные предприятия. Центр города окружал зеленый пояс протяженностью около 10 км. Радиально-концентрическая система улиц сохранялась. Красную площадь следовало расширить вдвое, 23 других площади подлежали реконструкции. Китай-город должен был освободить место для монументальных построек. Улицу Горького и другие магистрали города следовало расширить до 30–40 м и проложить 16 новых проспектов: пять радиальных, пять связующих между площадями, три кольцевые улицы и три магистрали через центр города[86].

---

[83] МК и МГК ВКП(б) и Моссовет. Доклад СНК СССР и ЦК ВКП(б) о Генеральном плане реконструкции Москвы // Генеральный план. 1936. С. 44–46. Ср. также: Shimotomai. 1991. P. 110; Алещенко. 1976. С. 479–480.

[84] Политбюро. Протокол 10, 15 июля 1934 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 948. Л. 15).

[85] СНК ССР и ЦК ВКП(б). Постановление о Генеральном плане реконструкции Москвы, 10 июля 1935 г. // Генеральный план. 1936. С. 1–20. Генеральный план был опубликован также в издании: Директивы КПСС. Т. 2. С. 463–475.

[86] СНК ССР и ЦК ВКП(б). Постановление о Генеральном плане реконструкции Москвы, 10 июля 1935 г. // Генеральный план 1936. С. 1–20. Лишь часть всех этих проектов была реализована (см.: Ruble. 1994. P. 364–365).

В то время как планировка улиц в Генеральном плане заняла основное место и в ряде случаев была доведена до самого детального описания, метро в тексте плана упоминалось всего два раза: «наряду с дальнейшим строительством метрополитена» намечалось развитие общественного наземного транспорта, а именно сооружение 400 км новых трамвайных путей, рост парка вагонов трамвая до 2650, троллейбусов до 1 тыс., автобусов до 1500 и такси до 2500 машин. «В связи со строительством метрополитена» на наиболее перегруженных транспортом улицах города следовало прекратить движение трамваев[87]. Схема линий метро отсутствует и в обширном приложении к плану, за исключением одного эскиза второй очереди строительства, утвержденного Политбюро в мае 1935 г.

Вторая очередь включала продолжение Арбатского радиуса до Киевского вокзала, а также доведение Покровского радиуса до Курского вокзала и Горьковского радиуса до Белорусского вокзала[88]. На более отдаленную перспективу предусматривалось сооружение Замоскворецкого радиуса. Все эти линии были заложены в схеме 1931 г. общей протяженностью 80,3 км с тем только изменением, что Замоскворецкий радиус теперь доходил до Павелецкого вокзала и был соединен с Горьковским радиусом в единую диаметральную линию (см. рис. 37)[89].

Вторая очередь стала общим знаменателем проектных разработок Метростроя и планового отдела Моссовета, которые в период подготовки Генерального плана велись независимо, с изменением своих текущих проектов, но отчасти конкуренты были осведомлены о работе и влияли друг на друга. Каганович в своей речи 16 июля 1934 г. оправдывал отсутствие координации проектных работ тем соображением, что вторая очередь будет окончательно определена на базе утвержденных основных направлений Генерального плана[90].

В декабре 1934 г. Метрострой представил новую схему, которая теперь была снова сокращена до пяти диаметральных линий и отменяла внесенные в августе 1933 г. изменения. Примечательно, что общая протяженность линий (без кольцевой) в третий раз была точно установлена в 80,3 км, хотя маршрут трассы трех радиусов (Красно-

[87] Генеральный план. 1936. С. 14.

[88] Политбюро. Протокол 25, 13 мая 1935 г. (РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 963. Л. 26).

[89] Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 13, 15 августа 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 72. Л. 24).

[90] Каганович. О строительстве метрополитена. 1934. С. 6.

ла лишь промежуточным звеном проектирования метро, постоянно развивающегося вплоть до сегодня. Нынешняя сеть Московского метрополитена с 15 радиальными линиями, общей протяженностью более 200 км и с приблизительно 160 станциями своими корнями явственно уходит в планы 1931–1935 гг., однако точная трасса линий заметно изменилась (см. рис. 39). Первоначально задуманное пересечение трех линий на Красной площади, в 1934–1935 гг. сдвинутое к Охотному ряду, сегодня находится в районе станции «Библиотека им. Ленина». Кольцевая линия была построена в 1950-х гг. таким образом, чтобы соединить друг с другом все московские вокзалы[95].

Приложение V

Метро и сквозные железнодорожные линии

Вопрос о сооружении связующей линии (не обязательно подземной) между Курским вокзалом и железнодорожными линиями по направлению к северу от Москвы, на чем настаивал июньский 1931 г. пленум ЦК ВКП(б), в ходе дискуссий о различных вариантах так и не был решен. Для проектировщиков метро вопрос этот имел немаловажное значение, так как им следовало предусмотреть станции пересадок на пересечении линий метро и железной дороги. Кроме того, предстояло решить, стоит или нет использовать в качестве сквозной линии тоннели метро для движения железнодорожных вагонов. От этого зависело, строить ли тоннели железнодорожного профиля или меньшего размера, т. е. собственно подземного метрополитена.

Инженер Катцен осенью 1931 г. в журнале «Коммунальное хозяйство» разбирал преимущества и недостатки обоих методов и, как и его коллеги по Метрострою, пришел к выводу, что с точки зрения экономики и технологии городского транспорта объединение железной дороги и метро является неприемлемым. Строительство подземных тоннелей большего размера обойдется дороже, а трассу линий метрополитена придется приспосабливать к маршруту железных дорог. С другой стороны, Катцен признал нецелесообразным использовать пригородные линии для движения поездов метро, так как последние имели меньшую вместимость по сравнению с железнодорожными,

---

[95] Отдельные схемы линий с 1935 по 2000 г. можно найти в Интернете: http://www.metro.ru:8080/map [по состоянию на 20 декабря 2000 г.].

в них не было туалетов и отопления, имелось лишь однослойное остекление окон и широкие двери без тамбуров, что, вместе взятое, делало невозможным движение поездов метро в зимний период по наземным протяженным участкам. Кроме того, потребность в таком передвижении испытывала лишь меньшая часть пассажиров. Гораздо важнее было то, что дополнительное железнодорожное сообщение могло нанести ущерб внутригородскому движению метропоездов[96].

Профессор Образцов из Московского института инженеров железнодорожного транспорта в другой статье оспорил эти рассуждения: уже в 1918–1920-х гг., когда в город требовалось завозить дрова, Москва страдала от недостаточной совместимости трамвая и пригородных поездов. На его взгляд, многое говорило за то, чтобы объединить пригородное сообщение и метрополитен, с одним и тем же подвижным составом, снабжением электроэнергией и одинаковым профилем тоннелей, поскольку все спроектированные линии метро де факто являлись продолжением пригородных линий. При открытом способе строительства затраты возрастут только примерно на 10 %, на большинстве участков кривизна поворотов не является препятствием к соединению путей. Подвижной состав метро может использоваться не только для движения в тоннелях, так как на окраинах города и вдоль широких проспектов построят наземную трассу из соображений экономии, гигиены и комфорта[97].

При первом рассмотрении предварительного проекта строительства метро в комиссии Моссовета Наркомат путей сообщения настаивал на том, чтобы метро строилось по железнодорожному профилю. Однако предусмотренный в проекте Метростроя Парижский способ строительства означал, что при увеличении профиля тоннеля возрастала опасность обрушения домов на Мясницкой ул., и потому Наркомат путей сообщения более не настаивал на своем требовании, передав решение вопроса в ведение городских властей[98].

Когда весной 1932 г. было принято решение о строительстве метро глубокого залегания методом горной проходки, сторонники железнодорожного профиля снова взяли слово. Профессор Образцов попытался убедить Кагановича в том, что соединение метро и железной дороги может облегчить доставку в город грузов и эвакуацию населения в случае войны, и настаивал в связи с этим на повышении вместимо-

[96] Катцен. Объединять. 1931. С. 24–27.

[97] Образцов. Неотложный вопрос. 1931. С. 18–19.

[98] Профессор В. Образцов – Л. И. Кагановичу, 9 июля 1932 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 45. Л. 32, 39).

сти поездов метро путем увеличения их габаритов[99]. Эту позицию разделяла и советская комиссия экспертов, рассмотревшая проект Метростроя летом 1932 г.[100] Метрострой все же остался при своей точке зрения, проложив тоннель Мясницкого радиуса в профиле метро, что, впрочем, не вызвало серьезных возражений, поскольку Мясницко-Усачевская (Фрунзенская) линия вела только к вокзалам на севере города и не годилась на роль сквозного железнодорожного пути.

Вторая советская экспертная комиссия, разбиравшая летом 1933 г. измененный проект Метростроя, однозначно высказалась за то, чтобы будущие линии метро строились в железнодорожном профиле, указав наряду с новыми аргументами и на заграничный опыт, в частности Лондона, Берлина и Нью-Йорка, где профиль метрополитена был больше. Новейшие линии нью-йоркской «подземки», а также метрополитен в Буэнос-Айресе и Варшаве строились по железнодорожному профилю[101]. Кроме того, линии метро в Лондоне, Париже и Нью-Йорке уже давно обслуживали близлежащие пригороды. Того же эффекта, по мнению экспертов, можно было ожидать и в Москве. Иностранные авторитеты между тем сетовали по поводу слишком узкого профиля тогдашних линий метро. В отношении первой очереди Московского метро комиссия постановила, что по меньшей мере Арбатский или Фрунзенский радиус, в зависимости от того, какой из них будет соединен позднее с Покровским радиусом, следует проложить по железнодорожному профилю. Стоило подумать даже о перестройке уже находящегося в строительной фазе Мясницкого радиуса. Профессор Образцов, ответственный за данный раздел экспертного заключения, критически заметил, что, несмотря на неоднократные

---

99 ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 45. Л. 32, 39.

100 Общее заключение. 1932. С. 32. Об экспертной комиссии подр. см. Гл. II. 2А.

101 Апелляция к заграничному опыту была справедливой лишь отчасти: первые линии Лондонского метро (с 1863 г.) являлись собственно внутригородскими железнодорожными путями. Открытое в 1890 г. подземное метро в точном смысле слова имело меньший профиль (рассчитано на вагон шириной 2,65 м). В последующие десятилетия обе системы расширялись параллельно (Schleife. 1992. S. 180–184). В Берлине первые линии метро выстроены с расчетом на ширину поезда 2,30 м. Все линии метро после 1913 г. строились по увеличенному профилю метро (2,65 м) (Schleife. 1992. S. 63). Пущенная в 1930 г. линия Б метрополитена в Буэнос-Айресе первоначально принадлежала аргентинской железной дороге и представляла собой продолжение пригородной линии. По этой причине она была выстроена в железнодорожном профиле (рассчитана на ширину вагона 3,20 м). Прочие линии метро Буэнос-Айреса имели меньший профиль (2,60 м) (Schleife. 1992. S. 97–98). В метрополитене Нью-Йорка на различных линиях имелись пути различной ширины, от 2,68 до 3,05 м (Schleife. 1992. S. 254), в Париже – от 2,42 до 2,80 м (Schleife. 1992. S. 273). Метро в Варшаве в 1930-е гг. хотя и было запланировано, но реально построено только в 1982 г. (Schleife. 1992. S. 366).

требования экспертной комиссии, Метрострой до сих пор отказывался предусмотреть при проектировании вариант строительства железнодорожного профиля[102].

Исходя из результатов этой экспертизы московское партийное руководство в конце 1933 г. при обсуждении способа строительства и трассы линии метро на Арбате склонялось к железнодорожному профилю. Связанная с Покровским радиусом, Арбатская линия обеспечивала сообщение через весь город, от Курского до Киевского вокзалов. На одном из совещаний в октябре 1933 г. Каганович высказал мнение, что и с военной точки зрения было бы полезно проводить железнодорожные составы по Арбатскому тоннелю, так как по этой линии можно было по ночам доставлять в город продовольствие[103]. Хрущев и инженер Мышенков присоединились к этой точке зрения[104]. Постановили при проектировании Арбатского радиуса предусмотреть железнодорожный профиль[105]. Однако в ходе проектирования и строительства это решение было снова пересмотрено. И Арбатский радиус был сооружен таким образом, что по нему не могли проходить пригородные поезда[106]. В отношении второй очереди метрополитена Метрострою поручили разработать два варианта – по профилю метро и железнодорожному[107]. В реальности эти линии – как и Московский метрополитен в целом – были построены по более узкому по сравнению с железнодорожным профилю.

Наркомат путей сообщения, который уже с 1920-х гг. занимался проблемой тупиковых вокзалов и подготовил различные проекты прокладки сквозного железнодорожного пути[108], после июньского пленума 1931 г. создал специальную службу по реконструкции московского железнодорожного узла[109]. Начальник Метростроя Ротерт летом 1931 г. перед Советом инженеров МГЖД обозначил свою позицию по поводу того, чтобы одновременно с метро взяться за со-

---

[102] Московский метрополитен. Заключение. 1933. С. 56–57.

[103] Каганович. Выступление на пленуме экспертной комиссии Метростроя, 20 октября 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 41).

[104] Стенограмма совещания у Кагановича по вопросам метро, 15 ноября 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 199. Л. 152, 161).

[105] МК ВКП(б). Протокол совещания, 15 ноября 1933 г. (РГАСПИ. Ф. 81. Оп. 3. Д. 208. Л. 18).

[106] Правительственная комиссия по приему Московского метрополитена. Заключительный акт, б/д [конец апреля 1935 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 40. Д. 17. Л. 27).

[107] Бюро МК и МГК ВКП(б). Протокол 12, 11 июля 1934 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 71. Л. 178).

[108] См. Гл. I. 2В.

[109] Куренков. Реконструкция. 1935. С. 8.

сообщения расходился с жесткой радиальной схемой и даже отрицал намеченную Кагановичем линию к Дворцу Советов на том основании, что в этом районе не наблюдается сильного прироста городского движения[112]. В дальнейшем проект Постникова не получил развития, и после 1931 г. Наркомат путей сообщения больше не вмешивался в проектные работы по метрополитену.

В декабре 1931 г. Наркомат путей сообщения постановил начать в 1932 г. работы по сооружению сквозного железнодорожного пути, передав ведение работ Метрострою на договорной основе, причем проектирование, финансирование и снабжение строительства оставалось в компетенции Наркомата[113]. Метрострой согласился с предложением и в марте 1932 г. получил разрешение Совнаркома на выполнение этого дополнительного задания[114]. Впрочем, в июле 1932 г. под давлением собственных серьезных проблем Метрострой отозвал свое согласие на сооружение железнодорожной связки. Работы по ее строительству были переданы Главному управлению железных дорог[115].

Основной маршрут железнодорожной трассы Каганович представил на июньском 1931 г. пленуме, отразив тогдашнее состояние проектных работ Наркомата путей сообщения. О точном прохождении трассы и способе ее прокладки (тоннель или виадук) в последующие годы среди специалистов разгорелась длительная дискуссия.

В первоначальном варианте предусматривалось проведение линии преимущественно по виадукам с одним тоннелем на участке между площадями Трубной и Ногина (Варварской) (см. рис. 17)[116]. Инженер Цирес из Метростроя в 1932 г. предложил вариант, согласно которому железнодорожное движение осуществлялось преимущественно под землей[117]. Руководство Метростроя отклонило это предложение, поскольку намеченная в проекте Циреса подземная железнодорожная трасса совпадала с запланированным Дзержинским радиусом метро[118].

---

[112] Постников. Еще раз... 1931. С. 59–60.

[113] Бюро МГК ВКП(б). Протокол 27, 30 декабря 1931 г. // Сборник важнейших постановлений МК и МГК ВКП(б). 1932. С. 331.

[114] Ротерт – в СНК СССР, 25 декабря 1932 г. (ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 13. Д. 2079. Л. 2); Совнарком СССР. Постановление 322, 13 марта 1032 г. (там же. Л. 1).

[115] Ротерт – Хвесину, 3 июля 1932 г. (ЦАОПИМ. Ф. 3. Оп. 49. Д. 45. Л. 35); Ротерт – в Центральное управление по реконструкции Московского железнодорожного узла, 2 июля 1932 г. (там же. Л. 36); Хвесин – Кагановичу, 13 июля 1932 г. (там же. Л. 34).

[116] Катцен. К сооружению... 1931. С. 19.

[117] Решение производственного совещания Технического отдела Метростроя, б/д [начало 1932 г.] (ГА РФ. Ф. Р-5475. Оп. 18. Д. 116. Л. 9).

[118] Заключение руководства Метростроя по представленному инж. Циресом проекту трассы, б/д (ГА РФ. Ф. Р-7952. Оп. 7. Д. 156. Л. 13–14).

[redacted]

[redacted]

лась в тоннель. Дополнительно следовало построить три подземных железнодорожных линии: уже предусмотренную с 1931 г., еще одну для соединения железнодорожных линий из Курска, Горького и Казани с Киевским (К) и Белорусским (Б) вокзалами, а также третью для соединения Павелецкого вокзала (П) с Киевским и Белорусским. На берегу Москвы-реки, примерно в том месте, где до 2006 г. стояла гостиница «Россия», планировалось возвести центральный железнодорожный вокзал имени Ленина[125].

Как и некоторые иные проекты Генерального плана 1935 г., соединительный тоннель для железной дороги так и не был построен. Дальнее и пригородное железнодорожное сообщение в Москве и сегодня покоится на не слишком удобной системе головных (тупиковых) вокзалов.

---

125 Куренков. Первый советский... 1935. С. 21–23.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Архивные источники

Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ)

Ф. А-259: Совет народных комиссаров РСФСР (СНК РСФСР)

Ф. А-386: Экономический совет при СНК РСФСР (ЭКОСО)

Ф. А-390: Народный комиссариат труда РСФСР (Наркомтруд, НКТ РСФСР)

Ф. А-406: Народный комиссариат рабоче-крестьянской инспекции РСФСР (НК РКИ РСФСР)

Ф. Р-374: Народный комиссариат рабоче-крестьянской инспекции СССР (НК РКИ СССР)

Ф. Р-1235: Всероссийские съезды Советов, Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов (ВЦИК РСФСР)

Ф. Р-3316: Всесоюзный съезд Советов и сессии ЦИК Союза ССР, Центральный Исполнительный Комитет СССР (ЦИК СССР)

Ф. Р-5446, Р-5446сч: Совет народных комиссаров СССР (Совнарком, СНК СССР)

Ф. Р-5451: Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных союзов (ВЦСПС)

Ф. Р-5475: Центральные комитеты профсоюзов рабочих строительства и промышленности строительных материалов

Ф. Р-5515: Народный комиссариат труда СССР (НКТ СССР, Наркомтруд СССР)

Ф. Р-5674: Совет Труда и Обороны СССР при СНК СССР (СТО)

Ф. Р-7511: Комиссия советского контроля при СНК СССР

Ф. Р-7952: Государственное издательство «История фабрик и заводов» при объединении государственных издательств

Российский Государственный Архив Экономики (РГАЭ)

Ф. 4372: Госплан СССР

Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ)

Ф. 17: Центральный комитет РКП(б)/ВКП(б)/КПСС
Ф. 81: Л. М. Каганович
Ф. 1-м: Центральный комитет ВЛКСМ
Ф. 6-м: Всесоюзные съезды ВЛКСМ
Ф. 37-м: Всесоюзные конференции ВЛКСМ

Народный архив (НА)

Ф. 138: Н. С. Николаев

Центральный государственный архив Московской области (ЦГАМО)

Ф. 66: Московский Совет рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов

Ф. 165: Московская губернская контрольная комиссия и рабоче-крестьянская инспекция (МКК-МРКИ)

Ф. 178: Московская губернская/областная плановая комиссия при президиуме Моссовета (Мосгубплан)

Ф. 287: Плановая комиссия Мособлисполкома (Мособлплан)

Ф. 792: Группа партийного контроля и советского контроля при МК ВКП(б)

Ф. 807: Московская областная контрольная комиссия и рабоче-крестьянская инспекция (МО КК-МРКИ)

Ф. 4237: Московский областной комитет профсоюза рабочих и служащих шоссейного и гидротехнического строительства

Центральный исторический архив Москвы (ЦИАМ)

Ф. 16: Канцелярия Московского генерал-губернатора

Ф. 179: Московская Городская дума и Московская Городская управа

Центральный архив города Москвы (ЦАГМ)

Ф. 150: Московский городской Совет и Исполнительный комитет народных депутатов (Моссовет, Мосгорисполком)

Ф. 278: Управление Московского метрополитена Мосгорисполкома

Ф. 404: Управление пассажирского транспорта Мосгорисполкома

Ф. 665: Управление строительства Московского метрополитена «Метрострой» при Мосгорисполкоме

Ф. 718: Московский городской Совет профсоюзов (МГСПС) Всесоюзного Центрального Совета профсоюзов (ВЦСПС)

Ф. 1474: Районные отделения РКИ и КК

Ф. 1289: Московская городская рабоче-крестьянская инспекция и городская контрольная комиссия (МГК РКИ и ГКК)

Ф. 2709: Московский городской комитет Всесоюзного профсоюза рабочих промышленного и жилищно-коммунального строительства ВЦСПС

Ф. 2782: Городская плановая комиссия Мосгорисполкома

Центральный архив общественно-политической истории Москвы (ЦАОПИМ)

Ф. 3: Московский комитет РСДРП(б), Московский областной комитет ВКП(б)

Ф. 4: Московский городской комитет ВКП(б)

Ф. 11: Фракция ВКП(б) Моссовета

Ф. 67: Кировский (Замоскворецкий) районный комитет КПСС, г. Москва

Ф. 69: Краснопресненский районный комитет КПСС, г. Москва

Ф. 75: Ленинский районный комитет КПСС, г. Москва

Ф. 78: Октябрьский районный комитет КПСС, г. Москва

Ф. 85: Сокольнический районный комитет КПСС, г. Москва

Ф. 88: Фрунзенский районный комитет КПСС, г. Москва

Ф. 455: Парторганизация управления Метростроя

Ф. 634: Московский комитет ВЛКСМ, Московский областной комитет ВЛКСМ

Ф. 635: Московский городской комитет ВЛКСМ

Центральный архив электронных и аудиовизуальных документов Москвы (ЦАЭ и АДМ)

Фотографии строительства метро

Österreichisches Staatsarchiv Wien, Archiv der Republik (ÖStA, AdR)

Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten, Neues Politisches Archiv (BMfAA, NPA)

Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten, Gesandtschafts- und Konsulatsarchive 1918–1938 (BMfAA, GA)

Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes Bonn (PA AA)

R 31660, R 31961, R 94567, R 83574–83576, R 83990, R 83997, R 84005

Botschaft Moskau 68–70

Периодика

Архитектура и строительство Москвы / Исполком Московского городского Совета депутатов трудящихся. М.: 1952 (1960–1986: Строительство и архитектура Москвы).

Вентилятор. Орган парторганизации шахткома и комитета ВЛКСМ Наклонной шахты № 2 и Вентиляционной шахты № 6. М.: 1935.

Вестник инженеров. М.: 1915–1953.

Даешь станцию. Орган парткома, комитета ВЛКСМ и шахткома шахты 21–21 бис. М.: 1934.

За боевые темпы. Орган парткома, дисткома и комитета ВЛКСМ дистанции № 7 Метростроя. М.: 1934.

За качество метро. Орган парткома, дисткома и комитета ВЛКСМ дистанции метро № 8. М.: 1934–1935.

За качество тоннеля. Орган парткома, шахткома, комитета ВЛКСМ и управления шахты № 30 Метрополитена. М.: 1934.

За первую ударную. Орган парткома, дисткома и комитета ВЛКСМ дистанции № 3. М.: 1934.

За социалистическую реконструкцию городов. Орган всесоюзного совета по делам коммунального хозяйства при ЦИК СССР и Наркомхоза РСФСР. М.: 1932–1934 (предшественник: *Коммунальное дело*; продолжение: *Социалистический город*).

За станцию Дзержинского. Орган парткома, шахткома и комитета ВЛКСМ шахты 13–14. М.: 1934–1935.

Известия Московской Городской думы. Отдел общий. М.: 1877–1916.

Коммунальное хозяйство. М.: 1921–1932.

Коммунальное дело. Ежемесячный журнал Народного комиссариата коммунального хозяйства. М.: 1921–1931. (Приложение: *Трамвайный бюллетень.* М.: 1927–1931; продолжение: *За социалистическую реконструкцию городов*).

Комсомольская правда. Орган ЦК и МК ВЛКСМ. М.: 1925 [использовано: 1933–1935].

Метро. Научно-популярный журнал. М.: 1992 (предшественник: *Метрострой*).

Метро в срок. Ежедневная газета парткома, шахткома и шахтоуправления шахты № 10–11 станции «Охотный ряд» Метростроя. М.: 1934–1935.

Метростроевец. Орган парткома, комитета ВЛКСМ и дисткома 6 дистанции метро. М.: 1934–1935.

Метрострой. Научно-технический и производственно-экономический журнал. М.: 1932–1938 (продолжение: *Советский метрополитен*).

Метрострой. Техническая информация. М.: 1956–1991 (продолжение: *Метро*).

Молодой большевик. Комсомольский общественно-политический журнал. МК и МГК ВЛКСМ. М.: 1924–1935.

Наше строительство. Бюллетень комиссии по строительству при СТО и строительной комиссии при ЭКОСО РСФСР. М.: 1929–1937.

Планировка и строительство городов. Научно-технический журнал Наркомхоза РСФСР, Гипрогора и Стандартгорпроекта. М.: 1933–1937.

Рабочая Москва. Орган МК и МГК ВКП(б), Мособлисполкома, Моссовета и МОСПС. Ежедневная газета. М.: 1922–1939 [использовано: 1933–1935].

Рабочий городского хозяйства. М.: 1931–1934.

Реконструкция транспорта. Политико-экономический и производственный научно-технический журнал работников транспорта. М.: 1930–1932.

Советская архитектура. М.: 1931–1934.

Советский метрополитен. Научно-технический и производственно-экономический журнал. Орган Наркомата путей сообщения СССР. М.: 1939–1940 (предшественник: *Метрострой*).

Социалистический город. М.: 1935–1937 (предшественник: *За социалистическую реконструкцию городов*; продолжение: *Коммунальное строительство*).

Социалистический транспорт. Журнал Народного комиссариата путей сообщения. М.: 1930–1940 (предшественник: *Транспорт и хозяйство*; продолжение: *Железнодорожный транспорт*).

Строительная промышленность. М. [использовано: 1928–1931].

Транспорт и дороги города. Орган Народного комиссариата коммунального хозяйства РСФСР и Всесоюзного бюро трамвайных и автомобильных съездов. М.: 1932–1937.

Транспортное строительство. Орган Центрального управления нового железнодорожного строительства НКПС, ЦК и ЦБИТС профсоюза строителей железной дороги и метрополитена. М.: 1931–1935.

Туннель в срок. Орган комитетов ВКП(б) и ВЛКСМ, шахткома и управления шахты 9–9 бис. М.: 1934–1935.

Ударник Метростроя. Орган парткома, постройкома и управления ударного строительства метрополитена. М.: 1932 [использовано: 1932–1935].

Ударник Метростроя на дистанции № 1. Выездная редакция У. М. на дистанции № 1. М.: 1934.

Ударник Метростроя на Лоси. Выездная редакция. М.: 1932–1935.

Ударник Метростроя на наклонной шахте № 1–2. Выездная редакция. М.: 1934–1935.

Ударник Метростроя на шахте № 12. Выездная редакция. М.: 1934.

Ударник станции «Библиотека им. Ленина». Орган парткома, шахткома и комитета ВЛКСМ шахты № 7–8. М.: 1934–1935.

Ударник туннеля. Орган парткома, комитета ВЛКСМ и дисткома дистанции № 4. М.: 1934.

Ударник щита. Орган парткома, комитета ВЛКСМ и шахткома шахты № 12 Метростроя. М.: 1934–1935.

Фронт науки и техники. Орган ЦК Союза работников высших школ и научных учреждений ВАРНИТСО. М.: 1929–1938.

Deutsche Zentralzeitung. Moskau [использовано: 1935].

Опубликованные источники

Абакумов Е. Т. Первый в СССР метрополитен // Метрострой. 1935. № 5–6. С. 21–43.

Авторы архитектурных проектов станций Московского метрополитена // Метро. 1993. № 2. С. 34–39.

Антокольский. Метрополитен или пассажирский конвейер? // Коммунальное хозяйство. 1930. № 6. С. 49–52.

Антонов С. П. Васька. Повесть. М., 1990.

Антонович А. И., Голиневич Н. И., Дмитриев Н. П. Московская городская железная дорога (Метрополитен). М., 1902.

Антонович А. И. Краткая записка к проекту и финансовому плану осуществления Московской городской железной дороги. М., 1902.

Он же. Проект образования акционерного общества Московской городской железной дороги. М., 1902.

Он же. Соображения о том, как строить Московскую окружную железную дорогу с точки зрения интересов государства и Москвы. М., 1897.

Он же. Записка к проекту Московской окружной железной дороги. 2-е изд. М., 1897.

Архитектура Московского метро / сост. Н. Я. Колли и С. М. Кравец. М., 1936.

Б., В. Пленум подсекции ГЖД 6 марта // Коммунальное хозяйство. 1928. № 7–8. С. 107–109.

Балинский П. И. Проект круговой и городских железных дорог для С.-Петербурга (метрополитена), в связи с центральным вокзалом, предложенным инженером П. И. Балинским. СПб., 1901.

Бедный Д. Москва. М., 1933.

Его же. Стихотворения и поэмы. М.; Л., 1965.

Бедрицкий М. Н. Схема линий метрополитена. М., 1934.

Бернацкий Л. Н. Москва будущего. Пути и средства сообщения. М., 1922.

Булганин Н. А. Московское городское хозяйство на путях реконструкции. Переработанная стенограмма доклада на пленуме Московского совета Р., К. и К. Д. 27 июня 1931 г. М., 1931.

В комиссии Моссовета и МГК ВКП(б) по вопросам архитектуры и планировки г. Москвы // Строительство Москвы. 1934. № 7. С. 15–18.

В комитете содействия строительству метрополитена (обзор четырех заседаний) // Метрострой. 1933. № 5–6. С. 58–62.

Волынский В. Я. Московский метрополитен. М., 1932.

Все силы на выполнение плана 1933 г. // Метрострой. 1933. № 3. С. 1–3.

Генде-Роте А. З. Московский трамвай сегодня и завтра // Известия. 30 мая 1931. № 147. С. 3.

Его же. Строить ли в Москве метрополитен? (Ответ тов. Пузису) // Экономическая жизнь. 7 июня 1931. № 106. С. 2; 9 июня 1931. № 108. С. 2.

Генеральный план реконструкции города Москвы. Постановления и материалы. М., 1936.

Гербко А. К вопросу о постройке московского метрополитена // Коммунальное хозяйство. 1927. № 3–4. С. 24–29; № 5–6. С. 14–28; № 7–8. С. 43–59; № 9–10. С. 17–20.

Он же. Московский Метрополитен. Кризис городского транспорта г. Москвы и перспективы сооружения метрополитена. М., 1927.

Он же. Проблема массовой перевозки населения в большой Москве и метрополитен // Коммунальное хозяйство. 1924. № 21. С. 16–23.

Он же. Проект московского метрополитена // Коммунальное хозяйство. 1927. № 1. С. 8–10.

Гинзбург С. З. О прошлом – для будущего. 2-е изд. М., 1986.

Гиршзон Г. Городские дороги большой скорости. Сооружение, эксплоатация и финансовое положение. Т. 1–3. СПб., 1900–1901.

Он же. К вопросу о городской дороге большой скорости в Петербурге. СПб., 1902.

Он же. Подземная городская дорога под Невским проспектом по проекту, составленному по поручению Общества конно-железных дорог в Петербурге. СПб., 1902.

Голос народа. Письма и отклики рядовых советских граждан о событиях 1918–1932 гг. / сост. А. К. Соколов. М., 1998.

Гольденберг Б., Гольденберг П. Задача социалистической реконструкции Москвы. Проекты перепланировки Москвы // Советская архитектура. 1933. № 1. С. 6–25.

Гоник В. Преисподняя. М., 1993.

Горин В. Арбатский радиус пустим в срок // Молодой большевик. 1933. № 21. С. 40–41.

Горный С. М. Корбюзье о реконструкции Москвы // Строительство Москвы. 1930. № 12. С. 16–17.

Он же. Социалистическая реконструкция Москвы. М., 1931.

Готов! Рассказы и стихи о метро. М., 1935.

Гоцеридзе И. Третий свод // Комсомольская правда. 15 мая 1935. № 110. С. 2.

Дацюк Г., Фарберов З. О закреплении и организованной вербовке рабсилы для строительства г. Москвы на 1933 г. // Наше строительство. 1933. № 15–16. С. 360–361.

Дедюхин В. А. Конкурс проектов станций метро // Строительство Москвы. 1934. № 5. С. 2–5.

Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам 1917–1957 гг. Сборник документов. Т. 2. М., 1957.

Долматовский Е. А. Было. Записки поэта. Книга вторая. М., 1979.

Дьяков И. Н. Городские подземные дороги (Метрополитен) // Коммунальное хозяйство. 1924. № 13. С. 25–30; № 14. С. 7–14.

Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. М., 1970.

За лучший метро в мире // Строительство Москвы. 1933. № 1. С. 12–18.

Ильф И., Петров Е. «М» // Ильф И., Петров Е. Собр. соч. Т. 3. М., 1961. С. 354–357.

Индустриализация СССР. Документы и материалы. Т. 1–4. М., 1969–1973.

Иосиф Сталин в объятиях семьи. Из личного архива. Сборник документов. М., 1993.

Каганович Л. М. За социалистическую реконструкцию Москвы и городов СССР. Доклад на пленуме ЦК ВКП(б) 15 июня 1931 г. // Коммунальное дело. 1931. № 7. С. 42–91.

Он же. О строительстве метрополитена и плане развития г. Москвы. Речь тов. Л. М. Кагановича на пленуме Моссовета с участием

ударников Метростроя, фабрик и заводов 16 июля 1934 г. // Строительство Москвы. 1934. № 7. С. 3–10.

Он же. Памятные записки рабочего, коммуниста-большевика, профсоюзного, партийного и советско-государственного работника. М., 1996.

Он же. Первая очередь метро к XVII годовщине Октября. Речь тов. Л. М. Кагановича на собрании актива и ударников Метростроя совместно с представителями фабрик и заводов г. Москвы 29 декабря 1933 г. // Метрострой. 1933. № 11–12. С. 1–6.

Он же. Победа метрополитена – победа социализма. Речь на торжественном заседании, посвященном пуску метрополитена, 14 мая 1935 г. // Метрострой. 1935. № 5–6. С. 4–9.

Он же. Последний этап строительства первой очереди метро. Речь на пленуме МГК ВКП(б) от 28 декабря 1934 г. // Метрострой. 1934. № 11–12. С. 3–9.

Он же. Построим первую очередь метро к XVII годовщине Октября. М., 1934.

Как мы строили метро. М., 1935 (История метро имени Л. М. Кагановича).

Как организовать пригородный и внутригородный транспорт? Метрополитен или глубокий ввод? И то и другое? Что в первую очередь? // Рабочая Москва. 6 июня 1931. № 154. С. 3.

Калашников Н. Трамвайный тоннель под центром г. Москвы // Коммунальное хозяйство. 1929. № 13–14. С. 71–79.

Касаткин И. И. Задача городских железных дорог в Москве и новая схема Московского метрополитена. СПб., 1914.

Катцен И. Е. К сооружению метрополитена в Москве // Трамвайный бюллетень. 1931. № 10–11. С. 9–13.

Он же. Метрополитен в Москве. М., 1931.

Он же. Объединять ли Московский метрополитен с пригородными железными дорогами? // Коммунальное хозяйство. 1931. № 17. С. 24–28.

Он же. Проект Московского метрополитена (вариант, разработанный комиссией Моссовета) // Коммунальное хозяйство. 1931. № 11–12. С. 17–22.

Он же. Проект Московского метрополитена (по варианту, разработанному трестом МГЖД) // Коммунальное хозяйство. 1931. № 9. С. 15–24.

Он же. Схема линий Московского метрополитена // Коммунальное хозяйство. 1931. № 23. С. 29–34.

Кессель Л. Метрополитен пролетарской столицы // Фронт науки и техники. 1932. № 3. С. 39–45.

Кобзарь С. Г. Где строить линии метро // Строительство Москвы. 1933. № 1. С. 4–11.

Его же. Внутригородской транспорт Москвы // Строительство Москвы. 1935. № 11. С. 12–16.

Кодекс законов о труде РСФСР. С изменениями до 1 октября 1934 г. М., 1934.

Кольман А. Е. Мы не должны были так жить. Нью-Йорк, 1982.

Колычев А. И. Проблема пассажирского транспорта и метрополитен в Москве // Коммунальное хозяйство. 1929. № 19–20. С. 48–56.

КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1971). Т. 5. 1931–1941 гг. М., 1971.

Кравец С. М. Архитектура станций и вестибюлей // Архитектура Московского метрополитена имени Л. М. Кагановича. М., 1941. С. 1–84.

Он же. Архитектурная отделка станций // Метрострой. 1934. № 5. С. 33–44.

Он же. Первый советский метрополитен имени Л. М. Кагановича // Планировка и строительство городов. 1935. № 4. С. 3–18.

Красин Л. Г. Метрополитен в свете общих задач городского транспорта // Известия. 12 июня 1931. № 160. С. 3.

Краткое извлечение из выводов экспертных комиссий по проекту Метростроя. Первоочередные линии Московского метрополитена. Московский Совет РКИКД. М., 1932.

Краткое содержание проектов на устройство внеуличных железных дорог в Москве инженером Е. К. Кнорре, К. К. Руина и гг. Я. И. Утина и др. М., 1913.

Куренков П. А. О развитии сети Московского метрополитена // Транспорт и дороги города. 1936. № 8. С. 8–11.

Он же. Реконструкция железнодорожного узла Москвы // Строительство Москвы. 1935. № 11. С. 3–11.

Он же. Реконструкцию узла увязать с социалистической перепланировкой Москвы // Строительство Москвы. 1934. № 5. С. 14–17.

Лавров Ф. Нужен ли Москве метрополитен // Коммунальное хозяйство. 1927. № 1–2. С. 5–8.

Ле Корбюзье о реконструкции Москвы // Советская архитектура. 1931. № 4. С. 25–31.

Литературное творчество рабочих авторов Союза рабочих железнодорожного строительства и метрополитена СССР. Т. 1–2. М., 1935.

Лизин Е. Еще раз о метрополитене для г. Москвы // Коммунальное хозяйство. 1930. № 10. С. 46–49.

Лопатин П. И. Город будущего. М., 1928.

Он же. От старой к новой Москве. М., 1933.

Он же. Первая поездка // Молодой большевик. 1935. № 3. С. 43–45.

Он же. Первый советский метрополитен. М., 1934.

Маковский В. Л. Как надо строить метрополитен в Москве // Строительная промышленность. 1932. № 6. С. 16–21; № 7. С. 57–61.

Он же. Сооружение тоннелей метрополитена. Т. 1: Европейская тоннельная техника (по материалам заграничной командировки Метростроя в Англию, Францию, Бельгию и Германию в 1933 г.). М., 1935.

Материалы к отчету МГК ВКП(б) IV областной и III городской партконференции. М., 1934.

Маяковский В. В. Полн. собр. соч. в 13 т. Т. 6. М., 1957.

Медынский Г. Дневники строителей метро // История заводов. Т. 11–12. М., 1934. С. 128–140.

Мемуары Никиты Сергеевича Хрущева // Вопросы истории. 1990. № 2–12; 1991. № 1–12; 1992. № 1–3, 6–9, 1–12; 1993. № 2–10; 1994. № 1–8, 10–12; 1995. № 2–6.

Метро. Сборник посвященный пуску московского метрополитена. Сост. Л. И. Ковалев. М., 1935.

Московская Городская дума. Известия Московской Городской думы. Отдел общий. М., 1877–1916.

Московская Городская дума: Стенографические отчеты о собраниях Московской Городской думы. Т. 1–51. М., 1886–1917.

Московская Городская дума: Указатель к журналам Московской Городской думы. М., 1907–1909.

Московская Городская дума: Указатель статей, заметок и извлечений по вопросам городской жизни, помещенных в Известиях Московской Городской думы... М., 1913.

Московская Городская дума: Журналы Московской Городской думы. Т. 1–33. М., 1875–1916.

Московская Городская управа: Основные положения проекта сооружения в городе Москве внеуличных дорог большой скорости и электрификации магистральных железных дорог в районе пригородного сообщения. М., 1913.

Московская Городская управа: Отчет о деятельности Московской городской управы. Т. 1–33. М., 1882–1917.

Московская областная плановая комиссия: Материалы по пятилетнему плану народного хозяйства и социально-культурного строительства Московской области 1928/29 – 1932/33 гг. Т. 1. М., 1930.

Московский метрополитен. М., 1935.

Московский метрополитен. Заключение Правительственной экспертизы по проекту 1933 г. М., 1933.

Московский совет рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов: Отчет о работе 1931–1934. М., 1934.

Москва. Сборник статей по социалистической реконструкции пролетарской столицы / сост. Я. Брезановский. М., 1932.

Мошков М. Н. Метрополитены и современные большие города. М., 1925.

Он же. О московском метрополитене // Коммунальное хозяйство. 1929. № 15–18. С. 114–124.

Мошков М., Мышенков К. Перспективы совместной эксплоатации Московского трамвая и метрополитена // Трамвайный бюллетень. 15 мая 1929. № 5. С. 8–11.

Мышенков К., Мошков М. Готовы ли мы к постройке Московского метрополитена // Вестник инженеров и техников. 1930. № 1. С. 13–18; № 2. С. 60–65.

Некрасов В. П. А. Ф. Лолейт [Некролог] // Метрострой. 1933. № 5–6. С. 63.

Николаи В. Л. Нельзя медлить с постройкой в Москве глубокого ввода // Транспортное строительство. 1934. № 11. С. 11–13.

Он же. Уточнение схемы линий московского метрополитена // Метрострой. 1933. № 8. С. 3–8.

Нилус С. Близится грядущий антихрист и царство дьявола на земле. Сергиев Посад, 1911.

Он же. Великое в малом и антихрист как близкая политическая возможность. Записки православного. Царское Село, 1905.

Новая Москва. Очерки работы Московского Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов. Изд. Московского Совета. М., 1924.

Образцов В. Неотложный вопрос. О связи метрополитена и трамваев с электрическим пригородным транспортом // Коммунальное хозяйство. 1931. № 19. С. 17–20.

Общее заключение правительственной экспертной комиссии по сооружению метрополитена первой очереди // Метрострой. 1932. № 1–2. С. 27–32.

Общество и власть: 1930-е годы. Повествование в документах. М., 1998.

Осинский Н. Нужен ли Москве метрополитен? // Известия. 14 мая 1931. № 131. С. 2.

Осипов А. В., Марьяновский А. И., Резниченко Е. Д. и др. Соревнование тысяч // Как мы строили метро. М., 1935. С. 92–133.

Отчет ЦК Союза рабочих железнодорожного строительства и метрополитена СССР, окт. 1934 – окт. 1937 г. М., 1937.

Паушкин Я. Метрополитен и оборона страны // Вечерняя Москва. 7 янв. 1933. № 6. С. 2.

Полная схема маршрутов Московского метрополитена // За социалистическую реконструкцию городов. 1932. № 2. С. 72–74.

Постников Н. Еще раз о реконструкции Московского узла // Социалистический транспорт. 1931. № 10. С. 48–62.

Пояснительная записка к проекту сооружения Московского подземного соединительного пути и центральных вокзалов. СПб., 1913.

Практические мероприятия по улучшению и развитию московского городского хозяйства. Постановление МК и МГК ВКП(б), президиума облисполкома, горисполкома, одобренное в основном ЦК ВКП(б). М., 1931.

Производственная хроника строительства (с 1/I по 1/VII) // Метрострой. 1932. № 1–2. С. 25.

Пузис Г. К вопросу о метрополитене // Известия. 4 июня 1931. № 152. С. 2–3.

Он же. О путях реконструкции транспорта в Москве // Экономическая жизнь. 5 июня 1931. № 102. С. 2; 6 июня 1931. № 103. С. 2–3.

Пятилетний план народнохозяйственного строительства СССР. Т. 1–3. М., 1929.

Рассказы строителей метро. М., 1935 (история метро имени Л. М. Кагановича [1]).

Резолюция Всесоюзного электрического съезда о метрополитене // Коммунальное хозяйство. 1928. № 11–12. С. 63.

Резолюции VIII пленума ЦК Союза рабочих железнодорожного, портового и шоссейного строительства СССР. М, 1934.

Розанов С. Метрополитен и пригородное сообщение в больших городах // Коммунальное хозяйство. 1927. № 21–22. С. 9–18.

Он же. Метрополитен в Москве // Строительная промышленность. 1928. № 10. С. 687–693.

Он же. Московский метрополитен // Строительство Москвы. 1928. № 8. С. 4–8.

Он же. Подземный или надземный метрополитен? // Строительная промышленность. 1928. № 8. С. 534–538.

Ротерт П. Как будет строиться Московский метрополитен. Доклад инженера Ротерта на совещании при строительном секторе Всесоюзного совета научных инженерно-технических обществ (ВСНИТО) 1 июня 1932 г. // Коммунальное хозяйство. 1932. № 8. С. 44–54.

Он же. Метрополитен имени Л. М. Кагановича // Большая Советская энциклопедия. Т. 39. М., 1938. Стб. 206–216.

Рубанович Я. Первый год работы советского метро // Социалистический транспорт. 1936. № 2. С. 24–35.

Руин К. К. Проект инженера Руина развития Московской окружной железной дороги с устройством радиальных линий и электрификаци-

ей узла. Приложения (1. Пояснительная записка с финансовыми расчетами в 5 частях; 2. Расценочные ведомости; 3. Чертежи). М., 1912.

Рыбаков А. Тридцать пятый и другие годы. М., 1988.

Сабсович Л. М. Города будущего и организация социалистического быта. М., 1929.

Сборник важнейших постановлений МК и МГК ВКП(б). Только для членов ВКП(б). М., 1932.

Сборник важнейших постановлений по труду / сост. Я. Л. Киселев, С. Е. Малкин. 4-е изд. М., 1932.

Сборник важнейших постановлений по труду / сост. Я. Л. Киселев, С. Е. Малкин. М., 1938.

Сборник литкружковцев Метростроя / сост. В. Казин. М., 1935.

Сила большевистского руководства // Метрострой. 1934. № 1. С. 1–2.

Соколов Ф., Худый В. Московский комсомол на метро. Художественный альбом. М.; Л., 1934.

Сокольский М. Как мы монтировали английский щит // Метро. 1993. № 1. С. 48–50.

СССР. Управление ударного гос. строительства Московского метрополитена «Метрострой» при президиуме Моссовета: Московский метрополитен. 1. Эскизные проекты метростроя; 2. Советская экспертиза; 3. Германская экспертиза; 4. Вопросы, предложенные экспертным комиссиям; 5. Французская экспертиза; 6. Английская экспертиза / отв. ред. В. Я. Волынский, тех. ред. А. Г. Павлов. М., 1932.

Сталин И. В. Речь на торжественном заседании, посвященном пуску метрополитена им. Л. М. Кагановича // Метрострой. 1935. № 5–6. С. 1.

Старжинский П. Взрослое дело. Записки сына раскулаченного. М., 1991.

Старостин К. Ф. Большевики на стройке метро // Рассказы строителей метро. М., 1935. С. 35–48.

Старостин К. Ф., Марьяновский А. И., Резниченко Е. Д. и др. Большевики на Метрострое // Как мы строили метро. М., 1935. С. 6–46.

Тер Н. Строители лучшего в мире... // Молодой большевик. 1933. № 20. С. 49–53.

Торжественное заседание, посвященное пуску Метрополитена. М., 1935.

Трубников К. В., Гуцевич К. И. Пояснительная записка к проекту городской железной дороги большой скорости в Москве. Приложение к докладу № 228 железнодорожной комиссии от 12 августа 1902 г. С. 7–13 // Доклады Московской Городской думы за 1902 год. М., 1902.

Труд в СССР за 1933 год. Ежегодник. Изд. Центральное управление народнохозяйственного учета Госплана СССР. М., 1934.

Труд в СССР за 1934 год. Ежегодник. Изд. Центральное управление народнохозяйственного учета Госплана СССР. М., 1935.

Усилить работу по организации труда // Метрострой. 1934. № 3. С. 1–3.

Федорова Т. В. Комсомольцы-добровольцы // Перекличка поколений. М., 1967. С. 334–342.

Она же. Наверху – Москва. Рассказывает Герой социалистического труда [...] Т. В. Федорова. 2-е изд. М., 1981.

Филатов С. Партработа на заводе «Серп и молот». М.; Л., 1931.

Фучик Ю. Из очерка о московском метро // Метрострой. 1967. № 6–7. С. 60–61.

Хрущев Н. С. Время, люди, власть. Воспоминания в 4 т. М., 1999.

Цейтлин Э. Еще раз о метрополитене // Известия. 23 мая 1931. № 140. С. 2.

Цирес, Семенов, Щусев, Красин, Катцен, Гришанин, Якшин, Великовский и Соколов. За лучшее метро в мире // Строительство Москвы. 1933. № 1. С. 12–18.

Черкасский И. Е. Архитектурное оформление и отделка станций метро // Метрострой. 1935. № 5–6. С. 68–76.

IV Московская областная и III городская конференции ВКП(б), 16–24 января 1934 г. Стенографический отчет. М., 1934.

XVI Московская губернская конференция ВКП(б) 1927 г. Стенографический отчет. М., 1928.

Ширинский А. В. Два проекта реконструкции Московского железнодорожного узла // Социалистический транспорт. 1933. № 11–12. С. 47–66.

Шмаков В. А. Метрополитены в большой Москве // Экономика, труд и техника. 1923. № 5. Стб. 2–34; № 8–9. Стб. 14–32.

Щипачев С. Собр. соч. Т. 1. Стихотворения (1924–1964). М., 1976.

Эйдман А. Г. «Приду сюда по зову комсомола...» // Незабываемые 30-е. Воспоминания ветеранов партии – москвичей. М., 1986. С. 207–218.

Янчевский В. В. Идут по подземным магистралям поезда // Незабываемые 30-е. Воспоминания ветеранов партии – москвичей. М., 1986. С. 218–229.

Barmine Alexandre. Einer der entkam. Lebensgeschichte eines Russen unter den Sowjets. Wien, 1945.

Bonner Jelena. Mütter und Töchter. Erinnerungen an meine Jugend 1923 bis 1945. München; Zürich, 1992.

Brown John. I Saw for Myself. London, 1936.

Chamberlin William H. Russia's Iron Age. Boston, 1934.

Chruschtschow erinnert sich. Eingeleitet und kommentiert von Edward Crankshaw / hg. v. Strobe Talbott. Hamburg, 1971.

Citrine Sir Walter [MacLennan]. I Search for Truth in Russia. London, 1936.

Duranty Walter. I Write as I Please. New York, 1935.

Eden Anthony. Angesichts der Diktatoren. Memoiren 1923–1938. Köln; Berlin, 1962.

Fischer Louis. Soviet Journey. New York, 1935.

Fischer Markoosha. My Lives in Russia. New York, 1944.

Freeman Joseph. The Soviet Worker. An Account of the Economic, Social and Cultural Status of Labor in the U. S. S. R. New York, 1932.

Funk Fritz. 3 Jahre unter Hammer und Sichel. Tagebuch eines Ingenieurs. Berlin, 1933.

Gonzales Valentin (El Campesino). Die große Illusion. Von Madrid nach Moskau. Köln; Berlin, 1951.

Herzfelde Wieland. Ein Feiertag der Vernunft und der Schönheit. Über die Moskauer Metro // *Rundschau. Über Politik, Wirtschaft und Arbeiterbewegung*. 2.6.1935. Другое издание: Herzfelde Wieland. Zur Sache: geschrieben und gesprochen zwischen 18 und 80. Berlin; Weimar, 1976. S. 165–169.

Illés Béla. Brand in der Metro. Moskau; Leningrad, 1935.

Intimacy and Terror. Soviet Diaries of the 1930s / ed. by V. Garros, N. Korenevskaya and T. Lahusen. New York, 1995.

Jünger Ernst. Der Arbeiter. Herrschaft und Gestalt. Hamburg, 1932.

Kisch Egon Erwin. Moskau vor dem fünfzehnten Jahrestag // *Internationale Pressekorrespondenz*. 12 (1932). H. 93. S. 3007.

Kopelew Lew. Und schuf mir einen Götzen. Lehrjahre eines Kommunisten. Hamburg, 1979.

Kossarew Alexander. Die jungen Patrioten des Sowjetlandes. Moskau, 1936.

Kramer F. A. Das rote Imperium. München, 1933.

Krotsch Franz. Moskau diktiert. Reisebeobachtungen in Rußland. Graz, 1932.

Leonhard Wolfgang. Die Revolution entläßt ihre Kinder. Köln; Berlin, 1955.

Lyons Eugene. Assignment in Utopia. New York, 1937.

Mehnert Klaus. Die Jugend in Sowjetrußland. Berlin, 1932.

Idem. "Ossoaviachim". Die militärische Massenausbildung außerhalb der Roten Armee // Osteuropa. 8 (1932/33). S. 254–272.

Idem. Der Sowjetmensch. Versuch eines Porträts nach zwölf Reisen in die Sowjetunion 1929–1957. Stuttgart, 1958.

Idem. Der Sport in der Sowjetunion // Osteuropa. 9 (1933/34). S. 360–375.

Membré Henri. Un Occidental en U. R. S. S. Paris, 1934.

Miljutin Nikolaj A. Sozgorod. Die Planung der neuen Stadt, 1930. Deutsch von Kyra Stromberg. Basel; Berlin; Boston, 1992.

Mosely P. E. 1930–1932. Some Vignettes of Soviet Life // *Survey*. 55 (1965). P. 52–63.

Motus. A travers le pays des soviets. Paris, 1936.

Muggeridge M. Winter in Moscow. London, 1934.

Ottwalt Ernst. Wieder in Moskau // *Die neue Weltbühne*. 4 (1934). H. 44. S. 1380–1382.

Pellenc Jean. Moscou mensonge. Paris, 1936.

Piccard Eulalia. Lettres de Moscou 1928–1933. Paris, 1962.

Das Problem Groß-Moskau // *Die neue Stadt*. (1933). H. 10. S. 224–228.

Rapports sécrets soviétiques. La societé russe dans les documents confidentiels 1921–1991 / ed. par Nicolas Werth et Gael Moullec. Paris, 1994.

Rubiner Frida [sic]. Der deutsche Arbeiter am sozialistischen Aufbau. Moskau, 1932.

Rückkehrer berichten über die Sowjetunion / hg. v. Kurt Krupinski. Berlin, 1942.

Saint-Exupéry Antoine de. URSS 1935 // *Paris-Soir*. 16.5, 22.5, 29.5.1935.

Saliger Rudolf. Das Gesicht des neuen Rußland. Reiseeindrücke. Wien, 1932.

Schulz Walther. Russe und Technik // *Osteuropa*. 10 (1934/35). S. 44–49.

Scott J. Behind the Ural. An American Worker in Russia's City of Steel. Б. м., 1942. 2-е изд.: Bloomington, 1989.

Smith Andrew. I Was a Soviet Worker. New York, 1937.

Stalin J. W. Werke. Bd. 13: Juli 1930 – Januar 1934. Düsseldorf, 1955.

Tagebuch aus Moskau 1931–1939 / hg. v. Jochen Hellbeck. München, 1996.

Utley Freda. Lost Illusions. London, 1947.

Das wahre Leben. Tagebücher aus der Stalinzeit / hg. v. Véronique Garros, Natalija Korenewskaja und Thomas Lahusen. Berlin, 1998 [немецкий перевод издания: Intimacy and Terror 1995].

Wien – Moskau. Zwei Städte – zwei Welten. Hamburg; Berlin, 1932.

Witkin Zara. An American Engineer in Stalin's Russia: The Memoirs of Zara Witkin, 1932–1934. Berkeley; Los Angeles; Oxford, 1991.

Wood William and Myrian Sieve. Our Ally – The People of Russia as Told to Myriam Sieve by William A. Wood. New York, 1950.

Научная литература

15 мая 50 лет со дня открытия Московского метрополитена имени В. И. Ленина // Календарь знаменательных и памятных дат. 1985. № 3. С. 45–48.

Алещенко Н. М. Московский Совет в 1917–1941 гг. М., 1976.

Баранец Денис Метрополитен специального назначения // Московские новости № 86. 17–24.12.1995. С. 23.

Битус Г., Лерт Р. Добрые имена // Метрострой. 1967. № 6–7. С. 30–32.

Бронская Д., Гугуев В. Кто есть кто в России и бывшем СССР. Выдающиеся личности бывшего Советского Союза, России и эмиграции. М., 1994.

Вахонин В., Рожков Н. В авангарде славного коллектива // Метрострой. 1967. № 6–7. С. 23–27.

Вирен Т. И. Московский комсомол в борьбе за строительство метро первой очереди (1931–1935 гг.). Дис. ... канд. ист. наук. М., 1952.

Вирсис Л. С. К истории Московского метро // Исторический архив. 1956. № 6. С. 173–176.

Ворожейкин И. Е. Летопись трудового героизма: Краткая история социалистического соревнования в СССР. 2-е изд. М., 1984.

Гольц Г. А., Тархов С. А. Городской транспорт // Отечественная история с древнейших времен до 1917 года. Энциклопедия. М., 1994. Т. 1. С. 600–602.

Гольцман М. Т. Состав строительных рабочих СССР в годы первой пятилетки // Изменения в численности и составе советского рабочего класса / сост. Д. А. Баевский. М., 1961.

Горинов М. М., Дощенко Е. Н. 30-е годы // История Отечества. Люди, идеи, решения. Очерки истории Советского государства. М., 1991. С. 165–216.

Дни и годы Метростроя. Сборник. 50-летию Метростроя посвящается. М., 1985.

Долматовский Е. Было. Записки поэта. 2-е изд. М., 1975.

Дякин В. С. Германские капиталы в России. Электроиндустрия и электрический транспорт. Л., 1971.

Егоров М. Как строилось Московское метро // Независимая газета. 13 мая 1995. С. 1, 4.

Егоров В., Аксенов Ф. Камменое яйцо и его братья. В бункерах Сталина еще звонят телефоны // Сегодня. 1997. 10 декабря.

Ежов А. И., Фролов Ф. Н. 20 лет Московскому метрополитену имени Л. М. Кагановича. М., 1955.

Журавлев С. В. Документы редакции «История метро» (1933–1935). Обзор архивных документов // Советские архивы. 1984. № 4. С. 42–44.

Он же. Феномен «Истории фабрик и заводов»: горьковское начинание в контексте эпохи 1930-х годов. М., 1997.

Иванов В. В. Световой образ в архитектуре интерьера (На примере станций Московского метрополитена). Дис. ... канд. арх. М., 1973.

Изменения в численности и составе советского рабочего класса. Сб. статей. М., 1961.

История Москвы. В 6-ти тт. Т. 6: Период построения социализма (1917–1941 г.). Ч. 2. М., 1959.

История рабочих Москвы, 1917–1945 / отв. ред. А. М. Синицын. М., 1983.

История советского рабочего класса / отв. ред. А. М. Сиволобов и др. Т. 2: Рабочий класс – ведущая сила строительства социалистического общества, 1921–1937 гг. М., 1984.

Катцен И. Е. Метро Москвы. К 800-летию Москвы 1147–1947. М., 1947.

Комсомол в народнохозяйственном строительстве: история и современность / сост. В. В. Долгов. М., 1988.

Лебина Н. Б. Теневые стороны жизни советского города 20–30-х годов // Вопросы истории. 1944. № 2. С. 30–42.

Ленинский комсомол. Очерки по истории ВЛКСМ. Т. 1: 1918–1941. М., 1969.

Маковский В. Л. Первая очередь Московского метрополитена // Вопросы истории. 1981. № 8. С. 91–100.

Малафеев А. Н. История ценообразования в СССР, 1917–1963 гг. М., 1964.

Метростроение в СССР / сост. В. С. Пикуль, Е. Д. Резниченко, М. С. Стародубцева. М., 1967.

Московскому метрополитену – 50: страницы истории Московского ордена Ленина метрополитена имени В. И. Ленина. М., 1985.

Москва. Энциклопедия. М., 1997.

Мы строим метро. История. Настоящее. Будущее. М., 1983.

Окунева Р. Я. Источники по истории фабрик и заводов в советской литературе 1930-х гг. Дис. ... канд. ист. наук. М., 1964.

Панфилова А. М. Формирование рабочего класса СССР в годы первой пятилетки. М., 1964.

Пикуль В. С. Деловой центр строителей первого отечественного метрополитена // Метро. 1996. № 1. С. 34–37.

Он же. Как Метрострой стал метрополитеном // Метрострой. 1985. № 3. С. 8–10.

Он же. Метро с центральным вокзалом // Метрострой. 1986. № 8. С. 7–12.

Он же. Предшественники рабочего проекта // Метро. 1993. № 2. С. 58–65.

Он же. Предвестники Московского метро // Метро. 1995. № 3–4. С. 55–59.

Он же. Семен Николаевич Розанов – основоположник прогрессивных начинаний отечественного метростроения // Метро. 1993. № 4. С. 42–46.

Он же. Семья выдающихся деятелей // Метро. 1994. № 5–6. С. 46–50.

Он же. Станция «Красные ворота» // Метро. 1992. № 3. С. 44–48.

Он же. Виктор Леопольдович Николаи: к 100-летию со дня рождения // Метрострой. 1978. № 4. С. 10–12.

Писарькова Л. Ф. Московская городская дума, 1863–1917. М., 1998.

Полетаев В. Е. Из истории строительства первой очереди Московского метрополитена // Исторические записки. Т. 42. М., 1953. С. 19–44.

Он же. На путях к новой Москве. Начало реконструкции столицы (1917–1935). М., 1961.

Пономаренко С., Резниченко Е. Из метростроевской летописи // Метрострой. 1967. № 6–7. С. 14–32.

Рабочий класс и индустриальное развитие СССР. Сб. статей / отв. ред. А. В. Митрофанова. М., 1975.

Рабочий класс в управлении государством (1926–1937 г.). Академия общественных наук при ЦК КПСС. Кафедра истории советского общества / отв. ред. К. В. Гусев, В. З. Дробижев. М., 1968.

Резниченко Е. Д., Якобс В. В. Огни подземных магистралей. М., 1969 (2-е изд.: М., 1975).

Рогачевская Л. С. Социалистическое соревнование в СССР. Исторические очерки, 1917–1970 гг. М., 1977.

Рост рабочего класса в СССР 1917–1940 гг. / отв. ред. А. И. Вдовин, А. З. Дробижев. М., 1976.

Славный путь ленинского комсомола. История ВЛКСМ. 2-е изд. М., 1978.

Социальное развитие рабочего класса СССР. Рост численности, квалификации, благосостояния рабочих в развитом социалистическом обществе. Историко-социологические очерки. М., 1977.

Таранов Е. В. и др. Очерки истории Московской организации ВЛКСМ. Институт истории партии МГК и МК КПСС – филиал Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС. М., 1976.

Твердохлеб А. А. Материальное благосостояние рабочего класса Москвы в 1917–1937 гг. Автореф. канд. дис. М., 1970.

Тосунова М. И. Развитие архитектурного образа Московского метрополитена. Дис. ... канд. арх. М., 1952.

Фальковский Н. И. Москва в истории техники. М., 1950.

Хлевнюк О. В. Политбюро. Механизмы политической власти в 30-е годы. М., 1996.

Цыбульский И. И. Первая очередь. Документальная повесть. М., 1974.

Шагурина Л. Воплощенные проекты // Метрострой. 1991. № 3. С. 16–19.

Шапилов Е. и др. От конки до трамвая. Из истории Петербургского транспорта. СПб., 1993.

Шариков И. С. Критика и самокритика – движущая сила развития советского общества // Вопросы философии. 1950. № 1. С. 35–57.

Шинкарчук С. А. Общественное мнение в Советской России в 30-е годы (по материалам Северо-запада). СПб., 1995.

Щипанов А. С. Роль освещения в архитектуре интерьеров (Московское метро). Дис. ... канд. арх. М., 1951.

Andrle Vladimir. How Backward Workers Became Soviet: industrialization of labour and the politics of efficiency under the Second Five-Year Plan, 1933–1937 // *Social History.* 10 (1985). P. 147–169.

Idem. Workers in Stalin's Russia: Industrialization and Social Change in a Planned Economy. Hemel Hempstead u. a., 1988.

Arendt Hannah. Elemente und Ursprünge totaler Herrschaft. Frankfurt am Main, 1955.

Aris Nancy. Die Metro als Schriftwerk: Geschichtsproduktion und industrielles Schreiben im Stalinismus. Berlin, 2005.

Azarin A. N. u. a. Der Leninsche Komsomol. Bd. 1: 1918–1941. Berlin (Ost), 1971.

Baberowski Jörg. Wandel und Terror. Die Sowjetunion unter Stalin 1928–1941. Ein Literaturbericht // *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas.* 43 (1995). S. 97–129.

Bailes Kendall E. Alexei Gastev and the Soviet Controversy over Taylorism // *Soviet Studies.* 29 (1977). P. 373–394.

Idem: Stalin and the Making of a New Elite. A Comment // *Slavic Review.* 39 (1980). P. 286–289.

Barber John. The Development of Soviet Employment and Labour Policy, 1930–41 // Labour and Employment in the USSR / ed. by David Lane. Brighton, 1986. P. 50–65.

Idem. The Standard of Living of Soviet Industrial Workers, 1928–1941 // L'industrialisation de l'URSS dans les années trente / ed. by Charles Bettelheim. Paris, 1982. P. 109–122.

Baum Ann Todd. Komsomol Participation in the Soviet First Five-Year Plan. Houndsmills, 1987.

Beissinger Mark R. Scientific Management, Socialist Discipline, and Soviet Power. Cambridge; Mass., 1988.

Bernett Hajo. Der Weg des Sports in die nationalsozialistische Diktatur. Schorndorf, 1983.

Bolshevik Culture. Experiment and Order in the Russian Revolution / ed. by Abbot Gleason, Peter Kenez and Richard Stites. Bloomington, 1985.

Borngräber C. Ein zweiter Löffel Gegengift. Sowjetische Architektur – die ersten zwanzig Jahre der Moskauer Metro // *Süddeutsche Zeitung*. 4.5.1974, 5.5.1974.

Idem. Eine Untergrundbahn namens W. I. Lenin // *Frankfurter Rundschau*. 10.8.1974.

Bourdieu Pierre. Die biographische Illusion // *BIOS – Zeitschrift für Biographieforschung und Oral History*. 3 (1990). S. 75–81.

Bouvard Josette. Histoire d'un livre. L'histoire du métro de Moscou // *Les Cahiers de l'Institut d'histoire du temps present*. 35 (1996). P. 161–178.

Eadem. Le Métro de Moscou. La construction d'un mythe soviétique. Paris, 2005.

Eadem. Le Métro de Moscou, 1931–1954. Mythes et réalités. Thèse microfichée. Paris, 1998.

Brumfield William Craft. A History of Russian Architecture. Cambridge, 1993.

Chan-Magomedow S. O. Pioniere der sowjetischen Architektur. Wien; Berlin, 1983.

Colton Timothy J. Moscow. Governing the Socialist Metropolis. Cambridge, 1995.

Conquest Robert. Stalin. Breaker of Nations. London, 1991.

Cook Linda J. Party and Workers in the Soviet First Five-Year Plan: The Transition from Political Mobilization to Administrative Control // *Russian History*. 15 (1988). P. 327–352.

The Culture of the Stalin Period / ed. by Hans Günther. New York, 1990.

Cultural Revolution in Russia, 1928–1931 / ed. by Sheila Fitzpatrick. Bloomington; London, 1978.

Culture and Entertainment in Wartime Russia / ed. by Richard Stites. Bloomington, 1995.

Davies Sarah. Popular Opinion in Stalin's Russia. Terror, Propaganda and Dissent, 1934–1941. Cambridge, 1997.

Eadem. "Us against Them": Social Identity in Soviet Russia, 1934–1941 // *The Russian Review*. 56 (1997). P. 70–89.

Decision-making in the Stalinist Command Economy, 1932–37 / ed. by E. A. Rees. Basingstoke, 1996.

Depretto Jean-Paul. Construction Workers in the 1930s // Stalinism: Its Nature and Aftermath. Essays in Honour of Moshe Lewin / ed by Nick Lampert and Gábor T. Rittersporn. London, 1992. P. 184–210.

Idem. L'opinion ouvrière (1928–1932) // *Revue des études slaves*. 66 (1994). P. 55–60.

Deutscher Isaac. Die sowjetischen Gewerkschaften. Ihr Platz in der sowjetischen Arbeitspolitik. Frankfurt, 1969.

Ennker Benno. Politische Herrschaft und Stalinkult 1929–1939 // Stalinismus. Neue Forschungen und Konzepte / hg. v. Stefan Plaggenborg. Berlin, 1998. S. 151–182.

Enzyklopädie des Nationalsozialismus / hg. v. Wolfgang Benz, Hermann Graml und Hermann Weiß. München, 1997.

Erler Gernot. Kollektivierung, Industrialisierung, Kulturfeldzug // "Kunst in die Produktion!" Sowjetische Kunst während der Phase der Kollektivierung und Industrialisierung 1927–1933. 3. Aufl. Berlin,1977. S. 184–200.

Fainsod Merle. Smolensk under Soviet Rule. Cambridge; Mass., 1958.

Feldenkirchen Wilfried. Siemens, 1918–1945. München; Zürich, 1995.

Filtzer Donald. Soviet Workers and Stalinist Industrialization: The Formation of Modern Soviet Production Relations, 1928–1941. London u. a., 1986.

Fitzpatrick Sheila. Everyday Stalinism. Ordinary Life in Extraordinary Times. Soviet Russia in the 1930s. Oxford, 1999.

Eadem. The Legacy of the Civil War // Party, State and Society in the Russian Civil War. Explorations in Social History / ed. by D. P. Koenker, W. G. Rosenberg and R. G. Suny. Bloomington, 1989. P. 385–398.

Eadem. New Perspectives on Stalinism // *The Russian Review*. 45 (1986). P. 357–373.

Eadem. Stalin's Peasants. Resistance and Survival in the Russian Village after Collectivization. New York u. a., 1994.

Flaherty Patrick. The Socio-economic Dynamics of Stalinism // *Science and Society*. 52 (1988). P. 35–58.

Friedrich Carl Joachim and Zbigniew K. Brzezinski. Totalitarian Dictatorship and Autocracy. Cambridge, 1956 (2. Aufl. New York, 1965).

General Ernst Köstring. Der militärische Mittler zwischen dem Deutschen Reich und der Sowjetunion, 1921–1941 / hg. v. Hermann Teske. Frankfurt, 1966.

Geschichte des Leninschen Komsomol. Bd. 1–2. Berlin (Ost), 1983.

Getty J. Arch. Samokritika Rituals in the Stalinist Central Committee, 1933–38 // *The Russian Review*. 58 (1999). P. 49–70.

Gorzka Gabriele. Krasnyj Perekop – Betriebsalltag und Arbeiterinteressen am Beispiel der Textilarbeiterschaft in Jaroslavl' in den 1930er Jahren // Stalinismus. Neue Forschungen und Konzepte / hg. v. Stefan Plaggenborg. Berlin, 1998. S. 209–242.

Groys Boris. U-Bahn als Utopie // *Kursbuch*. 112 (Juni 1993). S. 1–9.

Idem. U-Bahn als U-Topie // Die Erfindung Rußlands / hg. v. Boris Groys. München; Wien, 1995. S. 156–166.

Hackenberg Maria. Die Entwicklung der Disziplinar- und Strafmaßnahmen im sowjetischen Arbeitsrecht im Zusammenhang mit der forcierten Industrialisierung 1925–1935. Berlin, 1978.

Halfin Igal and Jochen Hellbeck. Rethinking the Stalinist Subject: Stephen Kotkin's "Magnetic Mountain" and the State of Soviet Historical Studies // *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. 44 (1996). P. 456–463.

Handbuch der Geschichte Rußlands / hg. v. Manfred Hellmann, Gottfried Schramm und Klaus Zernack. Bd. 3: 1856–1945: Von den autokratischen Reformen zum Sowjetstaat / hg. v. Gottfried Schramm. Stuttgart, 1992.

Haumann Heiko. Die Wirtschaft // Handbuch der Geschichte Rußlands / hg. v. Manfred Hellmann, Gottfried Schramm und Klaus Zernack. Bd. 3: 1856–1945: Von den autokratischen Reformen zum Sowjetstaat / hg. v. Gottfried Schramm. Stuttgart, 1992. S. 1194–1297.

Hellbeck Jochen. Fashioning the Stalinist Soul: The Diary of Stepan Podlubnyi (1931–1939) // *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. 44 (1996). P. 344–373.

Idem. Laboratories of the Soviet Self. Diaries from the 1930s. Ph. D. Dissertation, Columbia University, 1998.

Idem. Speaking Out. Languages of Affirmation and Dissent in Stalinist Russia // *Kritika* 1 (2000). P. 71–96.

Hildermeier Manfred. Geschichte der Sowjetunion 1917–1991. Entstehung und Niedergang des ersten sozialistischen Staates. München, 1998.

Idem. Interpretationen des Stalinismus // *Historische Zeitschrift.* 264 (1997). S. 655–674.

Idem. Osteuropäische Geschichte an der Wende. Anmerkungen aus wohlwollender Distanz // *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas.* 46 (1998). S. 244–255.

Hoffmann David Lloyd. Peasant Metropolis. Migration to Moscow and the Politics of Social Identity, 1929–1941. Ithaca; NY, 1994.

Hughes Thomas P. Die Erfindung Amerikas. Der technologische Aufstieg der USA seit 1870. Aus dem Englischen von Hans Jürgen Baron von Koskull. München, 1991.

L'industrialisation de l'URSS dans les années trente. Ed. par Charles Bettelheim. Paris, 1982.

Jesse Eckhard. Die Totalitarismusforschung und ihre Repräsentanten / konzeptionen von Carl J. Friedrich, Hannah Arendt, Eric Voegelin, Ernst Nolte und Karl Dietrich Bracher // *Aus Politik und Zeitgeschichte.* (1998). H. 20. S. 3–18.

Josephson Paul R. "Projects of the Century" in Soviet History: Large-Scale Technologies from Lenin to Gorbachev // *Technology and Culture.* 26 (1995). P. 519–559.

Kahan Stewart. Wolf of the Kremlin. New York, 1987.

Katzen. Die Moskauer Metro. Berlin, 1946.

Kirstein Tatjana. Das Ural-Kuzneck-Kombinat (UKK) als Objekt einer Entscheidungsprozeßanalyse // Stalinismus. Probleme der Sowjetgesellschaft zwischen Kollektivierung und Weltkrieg / hg. v. Gernot Erler und Walter Süß. Frankfurt am Main; New York, 1982. S. 167–187.

Kostina Olga. Die Moskauer Metro // Tyrannei des Schönen. Architektur der Stalin-Zeit / hg. v. Peter Noever. München; New York, 1994. S. 170–174.

Kotkin Stephen. Magnetic Mountain. Stalinism as a Civilization. Berkeley, Los Angeles, London, 1995.

Kucher Katharina. Metrostroj 1931–1935. Der Bau der Moskauer Metro als soziales Phänomen der dreißiger Jahre // *Zeitschrift für Kultur- und Geisteswissenschaften.* 3 (1995). H. 10. S. 39–47.

Kuhlmann Bernd. Stadtschnellbahnen der Sowjetunion. Wien, 1981.

Kuhlmann Christine. "...hell und froh unter der Erde...": die Moskauer Metro (1931–1954) als Dokument des Stalinismus (Phil. Diss. Bochum, 1995). Marburg, 1995.

Kultur im Stalinismus. Sowjetische Kultur und Kunst der 1930er bis 1950er Jahre / hg. v. Gabriele Gorzka. Bremen, 1994.

Kuromiya Hiroaki. Edinonachalie and the Soviet Industrial Manager, 1928–1937 // *Soviet Studies.* 36 (1984). P. 185–204.

Idem. Stalin's Industrial Revolution: Politics and Workers, 1928–1932. Cambridge u. a., 1988.

Labour and Employment in the USSR / ed. by David Lane. Brighton, 1986.

Lampert Nicholas. The Technical Intelligentsia and the Soviet State: A Study of Soviet Managers and Technicians, 1928–1935. New York, 1979.

Lewin Moshe. The Social Background of Stalinism // Stalinism: Essays in Historical Interpretation / ed. by Robert C. Tucker. New York, 1977. P. 111–136.

Lüdtke Alf. Eigen-Sinn: Fabrikalltag, Arbeitererfahrungen und Politik vom Kaiserreich bis in den Faschismus. Hamburg, 1993.

Maier Robert. Die Stachanov-Bewegung 1935–1938. Der Stachanovismus als tragendes und verschärfendes Moment der Stalinisierung der sowjetischen Gesellschaft. Stuttgart, 1990.

Making Workers Soviet. Power, Class and Identity / ed. by Lewis H. Siegelbaum and Ronald Grigor Suny. Ithaca; London, 1994.

Manter Reinhard. Unter dem Flügelrad. Eine mobile Geschichte. 100 Jahre Rheinbahn. Köln, 1996.

Mason Timothy W. Labour in the Third Reich, 1933–1939 // *Past and Present*. 33 (1966). P. 112–141.

Idem. Sozialpolitik im Dritten Reich. Opladen, 1978.

Mass Culture in Soviet Russia. Tales, Poems, Songs, Movies, Plays, and Folklore, 1917–1953 / ed. by James van Geldern and Richard Stites. Bloomington, 1995.

Medvedev Roy. All Stalin's Men: Six Who Carried Out the Bloody Purges. New York, 1985.

Idem. Das Urteil der Geschichte. Stalin und Stalinismus. Bd. 1–3. Berlin, 1992.

Merl Stephan. Bauern unter Stalin. Die Formierung des sowjetischen Kolchossystems 1930–1941. Berlin, 1990.

Idem. Sozialer Aufstieg im sowjetischen Kolchossystem der 30er Jahre? Über das Schicksal der bäuerlichen Parteimitglieder, Dorfsowjetvorsitzenden, Posteninhaber in Kolchosen, Mechanisatoren und Stachanowleute. Berlin, 1990.

Merridale Catherine, Moscow Politics and the Rise of Stalin. The Communist Party in the Capital, 1925–32. London, 1990.

Die Moskauer Metro. Bildreiseführer. 3. Aufl. Moskva, 1989.

Neutatz Dietmar. Arbeiterschaft und Stalinismus am Beispiel der Moskauer Metro // Stalinismus vor dem Zweiten Weltkrieg. Neue Wege der Forschung. Stalinism before the Second World War. New Avenues of Research / hg. v. Manfred Hildermeier. München, 1998. S. 99–118.

Idem. Von der Stadtduma ins Politbüro? Entscheidungsprozesse bei der Projektierung der Moskauer Untergrundbahn 1897–1935 // *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas.* 44 (1996). S. 322–343.

Idem. Zwischen Enthusiasmus und politischer Kontrolle. Die Arbeiter und das Regime am Beispiel von Metrostroj // Stalinismus. Neue Forschungen und Konzepte / hg. v. Stefan Plaggenborg. Berlin, 1998. S. 185–208.

Parkins Maurice Frank. City Planning in Soviet Russia. With an Interpretative Bibliography. Chicago, 1953.

Plaggenborg Stefan. Gewalt und Militanz in Sowjetrußland 1917–1930 // *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas.* 44 (1996). S. 409–430.

Idem. Neue Literatur zum Stalinismus // *Archiv für Sozialgeschichte.* 37 (1997). S. 444–459.

Idem. Die Organisation des Sowjetstaates // Handbuch der Geschichte Rußlands / hg. v. Manfred Hellmann, Gottfried Schramm und Klaus Zernack. Bd. 3: 1856–1945: Von den autokratischen Reformen zum Sowjetstaat / hg. v. Gottfried Schramm. Stuttgart, 1992. S. 1414–1525.

Idem. Revolutionskultur. Menschenbilder und kulturelle Praxis in Sowjetrußland zwischen Oktoberrevolution und Stalinismus. Köln; Wien; Weimar, 1996.

Idem. Stalinismus als Gewaltgeschichte // Stalinismus. Neue Forschungen und Konzepte / hg. v. Stefan Plaggenborg. Berlin, 1998. S. 71–112.

Idem. Stalinismusforschung: Wie weiter? In: Stalinismus. Neue Forschungen und Konzepte. S. 443–452.

Idem. Die wichtigsten Herangehensweisen an den Stalinismus in der westlichen Forschung // Stalinismus. Neue Forschungen und Konzepte. S. 13–33.

Rassweiler Anne D. The Generation of Power: The History of Dneprostroj. New York u. a., 1988.

Rees E. A. Stalinism and Soviet Rail Transport 1928–41. New York, 1995.

Idem. State Control in Soviet Russia. The Rise and Fall of the Workers' and Peasants' Inspectorate, 1920–34. New York, 1987.

Rimmel Lesley A. Another Kind of Fear: The Kirov Murder and the End of Bread Rationing in Leningrad // *Slavic Review.* 56 (1997). P. 481–499.

Idem. "Svodki" and Popular Opinion in Stalinist Leningrad // *Cahiers du Monde Russe.* 40 (1999). P. 217–234.

Rittersporn Gábor Tamás. From Working Class to Urban Laboring Mass: On Politics and Social Categories in the Formative Years of the Soviet System // Making Workers Soviet. Power, Class and Identity /

ed. by Lewis H. Siegelbaum and Ronald Grigor Suny. Ithaca; London, 1994. P. 253–273.

Idem. Stalinist Simplifications and Soviet Complications. Social Tensions and Political Conflicts in the USSR 1933–1953. Chur, 1991.

Ruble Blair A. Failures of Centralized Metropolitanism: Interwar Moscow and New York // *Planning Perspectives.* 9 (1994). P. 353–376.

Rusinek Bernd A. Das Forschungszentrum: eine Geschichte der KFA Jülich von ihrer Gründung bis 1980. Frankfurt am Main, 1996.

Ryklin Michail. Die beste Metro der Welt. Der Diskurs über die Moskauer U-Bahn in den dreißiger Jahren // *Lettre International.* 36 (1997). S. 51–55.

Idem. Ekstasis des Terrors. Kollektive Körper und die Logik der Gewalt // *Lettre International.* 19 (1992). S. 35–39.

Schleife Hans Werner u. a. Metros der Welt: Geschichte, Technik, Betrieb. 2. bearb. u. erg. Aufl. Berlin, 1992.

Schlögel Karl. Landschaft nach der Schlacht. Besichtigung der sowjetischen und amerikanischen Industriewalstatt // *Frankfurter Allgemeine Zeitung.* № 44. Beilage, 21.2.1998. S. I–II.

Idem. Moskau – offene Stadt: eine europäische Metropole. Reinbek bei Hamburg, 1992.

Schramm. Gottfried. Industrialisierung im Eiltempo und kollektivierte Landwirtschaft unter Stalin (1928/29 bis 1941) // Handbuch der Geschichte Rußlands / hg. v. Manfred Hellmann, Gottfried Schramm und Klaus Zernack, Bd. 3: 1856–1945: Von den autokratischen Reformen zum Sowjetstaat / hg. v. Gottfried Schramm. Stuttgart, 1992. S. 782–908.

Schröder Hans-Henning. Industrialisierung und Parteibürokratie in der Sowjetunion. Ein sozialgeschichtlicher Versuch über die Anfangsphase des "Stalinismus" 1928–1934. Berlin, 1988.

Idem. "Neue" Arbeiter und „neue" Bürokraten. Gesellschaftlicher Wandel als konstituierendes Element von "Stalinismus" in den Jahren 1928–1934 // *Vierteljahresschrift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte.* 73 (1986). H. 4. S. 488–519.

Schulze Peter W. Herrschaft und Klassen in der Sowjetgesellschaft. Die historischen Bedingungen des Stalinismus. Frankfurt/M., 1977.

Sergl Anton. Katabasis als Metrofahrt. Gumilev, Chodaševič, Majakovskij, Brecht, Bachtin u. a.: Psychoanalyse der Metro // *Wiener Slavistischer Almanach.* Sonderband 31 (1992). S. 521–555.

Shimotomai Nobuo. Moscow Under Stalinist Rule, 1931–1934. London, 1991.

Slezak Josef Otto. Die Untergrundbahnen der Sowjetunion / hg. v. d. Österreichisch-Sowjetischen Gesellschaft. Wien, 1967.

Smith Steve. Taylorism Rules OK? Bolshevism, Taylorism and the Technical Intelligentsia in the Soviet Union, 1917–41 // *Radical Science Journal.* 10–14 (1983). H. 13. P. 3–27.

Stadelmann Matthias. Die Neue Kulturgeschichte des revolutionären Rußland. Diskursive Formationen und soziale Identitäten. Erlangen; Jena. 1997.

Stalinism. Essays in Historical Interpretation / ed. by Robert C. Tucker. New York, 1977.

Stalinism. Its Nature and Aftermath. Essays in Honour of Moshe Lewin / ed. by Nick Lampert and Gábor T. Rittersporn. London, 1992.

Stalinismus. Neue Forschungen und Konzepte / hg. v. Stefan Plaggenborg. Berlin, 1998.

Stalinismus vor dem Zweiten Weltkrieg. Neue Wege der Forschung. Stalinism before the Second World War. New Avenues of Research / hg. v. Manfred Hildermeier. München, 1998.

Stalinismus. Probleme der Sowjetgesellschaft zwischen Kollektivierung und Weltkrieg / hg. v. Gernot Erler und Walter Süß. Frankfurt am Main; New York, 1982.

Starr S. F. Visionary Town Planning during the Cultural Revolution // Cultural Revolution in Russia, 1928–1931 / ed. by Sheila Fitzpatrick. Bloomington; London, 1978. P. 207–240.

Stites Richard. Russian Popular Culture: Entertainment and Society since 1900. Cambridge, 1992.

Straus Kenneth M. Factory and Community in Stalin's Russia. The Making of an Industrial Working Class. Pittsburgh, 1997.

Idem. The Transformation of the Soviet Working Class, 1929–1935. The Regime in Search of a New Social Stability. PDiss. Pennsylvania State University (1990). Ann Arbor; Michigan, 1991.

Süß Walter. Die Arbeiterklasse als Maschine: Ein industriesoziologischer Beitrag zur Sozialgeschichte des aufkommenden Stalinismus. Berlin, 1985.

Idem. Partei, Bürokratie und Arbeiterklasse auf dem Weg in den "Stalinismus" // Stalinismus. Probleme der Sowjetgesellschaft zwischen Kollektivierung und Weltkrieg / hg. v. Gernot Erler und Walter Süß. Frankfurt am Main; New York, 1982. S. 601–654.

Tatur Melanie. Taylorismus in der Sowjetunion. Die Rationalisierungspolitik der UdSSR in den siebziger Jahren. Frankfurt am Main, 1983.

Traub Rainer. Lenin and Taylor: The Fate of "Scientific Management" in the (Early) Soviet Union // *Telos.* 37 (1978). P. 88.

Troickaja Z. The L. M. Kaganovich metropolitan railway of Moscow. Moscow, 1955.

Tucker Robert C. Stalin in Power: The Revolution from Above, 1928–1941. London, 1990.

Idem. Stalinism as Revolution From Above // Stalinism. Essays in Historical Interpretation / ed. by Robert Tucker. New York, 1977.

Velikanova Olga. Berichte zur Stimmungslage. Zu den Quellen politischer Beobachtung der Bevölkerung in der Sowjetunion // *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. 47 (1999). S. 227–243.

Viola Lynne. The Best Sons of the Fatherland. Workers in the Vanguard of Soviet Collectivization. Oxford, 1986.

Ward Chris. Stalin's Russia. London u. a., 1993.

Watson Derek. Molotov and the Soviet Government: Sovnarkom, 1930–41. New York, 1996.

Weiß Hermann. Ideologie der Freizeit im Dritten Reich. Die NS-Gemeinschaft "Kraft durch Freude" // *Archiv für Sozialgeschichte*. 33 (1993). S. 289–303.

Werth Nicolas. Moscou: le plus beau métro du monde a 50 ans! // *L'Histoire*. 81 (1985). Sept. P. 88–91.

Idem. Une source inédite: les "svodki" de la tchéka-OGPU // *Revue des études slaves*. 66 (1994). P. 17–27.

Winkler Klaus-Jürgen. Der Architekt hannes meyer. Anschauungen und Werk. Berlin, 1989.

Wolf William Kenneth. Russia's Revolutionary Underground: The Construction of the Moscow Subway, 1931–1935. Ph. D. Diss. Ohio State University. Ann Arbor, 1994.

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ, ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ, ХРОНОЛОГИЯ

Сокращения

АМО-ЗиС – Московский автозавод им. Сталина

АПУ – Архитектурно-планировочное управление

АРПЛАН – Архитектурная и планировочная комиссия при МГК ВКП(б) и Моссовете

ВКП(б) – Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков)

ВЛКСМ – Всесоюзный ленинский коммунистический союз молодежи (комсомол)

ВОПРА – Всесоюзное общество пролетарских архитекторов

ВСНХ – Высший совет народного хозяйства

ГА РФ – Государственный архив Российской Федерации

Д. – дело

Желдоршоспортстрой – Профсоюз работников железных дорог, шоссейных путей, портов и метрополитена

Желдоршосстрой– Профсоюз работников железных дорог и шоссейных путей

ЗРК – закрытый рабочий кооператив

ИТР – инженерно-технические работники

МГЖД – Московская городская железная дорога

МГК ВКП(б) – Московский городской комитет Всесоюзной коммунистической партии (большевиков)

МГК ВЛКСМ – Московский городской комитет Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи

МГК РКИ – Московский городской комитет комиссии партийного контроля / Рабоче-крестьянской инспекции

МГСПС – Московский городской совет профессиональных союзов

МК ВКП(б) – Московский комитет Всесоюзной коммунистической партии (большевиков)

МК ВЛКСМ – Московский городской комитет Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи

МКХ – Московское коммунальное хозяйство

МОК – Московский областной комитет

МОКК РКИ – Московская областная контрольная комиссия / Рабоче-крестьянская инспекция

Моссовет – Московский совет

НА – Народный архив

НКВД – Народный комиссариат внутренних дел

НКПС (Наркомпут) – Народный комиссариат путей сообщения

НКТ (Наркомтруд) – Народный комиссариат труда

НКТ (Наркомтяжпром) – Народный комиссариат тяжелой промышленности

ОГПУ – Объединенное государственное политическое управление

ОНУ – Отдел назначений и увольнений

Оп. – опись

ОРС – Отдел рабочего снабжения

Осоавиахим – Общество содействия обороне, авиации и химии

пер. – переулок

пл. – площадь

прот. – протокол

рабфак – Рабочий факультет

рабкор – рабочий корреспондент

РГАЭ – Российский государственный архив экономики

РГАСПИ – Российский Государственный архив социально-политической истории

РК – районный комитет

РКИ (Рабкрин) – Рабоче-крестьянская инспекция

СНК СССР (Совнарком) – Совет народных комиссаров СССР

стен. – стенограмма

СТО – Совет Труда и Обороны

стройуч – строительное училище

Торгсин – организация по торговле с иностранцами

ул. – улица

УРМУ – Управление реконструкции Московского железнодорожного узла

Ф. – фонд

ФЗУ – Фабрично-заводское училище

ЦАОДМ – Центральный архив общественных движений Москвы

ЦГАМО – Центральный государственный архив Московской области

ЦГА РСФСР – Центральный государственный архив РСФСР

ЦИАМ – Центральный исторический архив г. Москвы

ЦИК СССР – Центральный исполнительный комитет СССР

ЦК – Центральный комитет

ЦКК – Центральная контрольная комиссия

ЦМАДСН – Центральный Московский архив документов на специальных носителях

ЦМАМ – Центральный муниципальный архив Москвы

ÖStA, AdR – Österreichisches Staatsarchiv Wien, Archiv der Republik

PA AA – Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes Bonn

Единицы измерения

1 верста – 1,067 км

1 сажень – 2,133 м

1 пуд – 16,38 кг

Хронология

Даты до 1 февраля 1918 г. приведены по действовавшему тогда в России юлианскому календарю. Для перевода хронологических дат на грегорианский календарь следует прибавить для XIX в. – 12 дней, для XX в. – 13 дней.

ПРЕЖНИЕ И НЫНЕШНИЕ НАЗВАНИЯ УЛИЦ, ПЛОЩАДЕЙ, ВОКЗАЛОВ И СТАНЦИЙ МЕТРО

Вокзалы

Брянский – ныне Киевский вокзал

Виндавский (Ржевский, Балтийский) – ныне Рижский вокзал

Николаевский (Октябрьский) – ныне Ленинградский вокзал

Рязанский – ныне Казанский вокзал

Саратовский – ныне Павелецкий вокзал

Смоленский (Брестский, Белорусско-Балтийский) – ныне Белорусский вокзал

Улицы

Воздвиженка – в 1935–1946 гг. ул. Коминтерна, в 1946–1963 гг. ул. Калинина, в 1963–1990 гг. – пр. Калинина

Дмитровка Большая – в 1937–1992 гг. Пушкинская ул.

Дмитровка Малая – в 1944–1993 гг. ул. Чехова

Ильинка – в 1935–1991 гг. ул. Куйбышева

Лубянка Большая – в 1926–1911 гг. ул. Дзержинского

Моховая – в 1961–1990 гг. южная часть пр. Маркса

Мясницкая – в 1935–1990 гг. ул. Кирова

Никитская Большая – в 1920–1992 гг. ул. Герцена

Никольская – в 1935–1991 гг. ул. 25 Октября

Новая Мясницкая (Новокировский пр.) – ныне пр. Сахарова

Остоженка – в 1935–1986 гг. ул. Метростроевская

Охотный ряд – в 1961–1990 гг. средняя часть пр. Маркса

Пречистенка – в 1921–1993 гг. ул. Кропоткинская

Тверская – в 1935–1990 гг. ул. Горького

Театральный проезд – в 1961–1990 гг. северная часть пр. Маркса

Площади

Варварские ворота – в 1924–1992 гг. пл. Ногина

Каланчевская – с 1933 г. Комсомольская

Лубянская – в 1926–1991 гг. пл. Дзержинского

Смоленского рынка – ныне Смоленская

Театральная – в 1919–1991 пл. Свердлова

Станции метро

«Дворец Советов» – с 1957 г. «Кропоткинская»

«Дзержинская» – с 1990 г. «Лубянка»

«Кировская» («Кировские ворота», на стадии строительства – «Мясницкие ворота») – с 1990 г. «Чистые пруды»

«Красные ворота» – в 1962–1986 гг. «Лермонтовская»

«Охотный ряд» – в 1955–1965 гг. – «Станция имени Кагановича», в 1965–1990 гг. – «Проспект Маркса»

«Парк культуры» – на стадии строительства – «Крымская площадь»

«Улица Коминтерна» (в 1946–1990 гг. – «Калининская»), с 1990 г. – «Александровский сад»

УКАЗАТЕЛЬ ИМЕН

УКАЗАТЕЛЬ ТОПОНИМОВ

---

[1] Отмечены те страницы, где Москва упоминается в связи с особыми «московскими» обстоятельствами.

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

ПЕРЕЧЕНЬ ФОТОГРАФИЙ И ИЛЛЮСТРАЦИЙ

ЦАЭ и АДМ (фото 55, 56, 60, 61).

ГА РФ (фото на обложке, фото 35, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 50, 52, 54, 57, 58, 59).

Молодой большевик (1935), № 3 (илл. 48, 49).

Ударник Метростроя (24.7.1934), № 171, с. 1 (илл. 11); (24.8.1934), № 197, с. 4 (илл. 5).

Ударник станции «Библиотека им. Ленина» (22.10.1934), № 58, с. 2 (фото 53).

Бухарина Б.Х. Ушел в бессмертие. М., 1991 (фото 36, 40).

Как мы строили метро. М., 1935 (История метро имени Л.М. Кагановича) (илл. 1, 2, 3, 4).

Рассказы строителей метро. М., 1935 (История метро имени Л.М. Кагановича) (илл. 12, 13, 14, 15).

Соколов Ф., Худый В. Московский комсомол на метро. Художественный альбом. М.; Л., 1934 (илл. 9, 10, 51).

ОГЛАВЛЕНИЕ

Научное издание

История сталинизма

Нойтатц Дитмар

МОСКОВСКОЕ МЕТРО:
от первых планов до великой стройки сталинизма
(1897–1935)

Ведущий редактор *Е. Ю. Кандрашина*
Художественный редактор *А. К. Сорокин*
Художественное оформление *П. П. Ефремов*
Технический редактор *М. М. Ветрова*
Выпускающий редактор *Н. Н. Доломанова*
Компьютерная верстка *М. М. Ветрова*
Корректор *Е. Л. Бородина*

ЛР № 066009 от 22.07.1998. Подписано в печать 29.08.2013
Формат 60x90/16. Печать офсетная. Усл. печ. л. 49.
Тираж 1000 экз. Заказ С-2076.

Издательство «Российская политическая энциклопедия»
(РОССПЭН)
127018, Москва, 3-й проезд Марьиной Рощи, д. 40, стр. 1
Тел./Факс 8(499) 685-15-75 (доб. 116 — отдел реализации)

Отпечатано в полном соответствии с качеством
предоставленного электронного оригинал-макета
в типографии филиала ОАО «ТАТМЕДИА» «ПИК «Идел-Пресс».
420066, г. Казань, ул. Декабристов, 2.
E-mail: idelpress@mail.ru





Московское метро

от первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935)

Дитмар Нойтатц

Московское метро от первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935)

Дитмар Нойтатц

Московское метро

от первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935)







Дитмар Нойтатц
(род. в 1964 г.) профессор и заведующий кафедрой восточноевропейской истории университета им. Альберта и Людвига в г. Фрайбурге (Германия).
Автор многих работ по истории России и Советского Союза XIX–XX вв., в частности по сталинизму, истории немцев в России, повседневной жизни и культурной истории.

Монографии:
"Die, deutsche Frage' im Schwarzmeergebiet und in Wolhynien. Politik, Wirtschaft, Mentalitäten und Alltag im Spannungsfeld von Nationalismus und Modernisierung, 1856–1914" (Stuttgart, 1993) [Немецкий вопрос в Причерноморье и на Волыни. Политика, экономика, ментальности и повседневная жизнь в призме национализма и модернизации, 1856–1914].
"Träume und Alpträume. Geschichte Russlands im 20. Jahrhundert" (München, 2013) [Мечты и кошмары. История России в XX в.].



